aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

aero JOURNAL HORS-SERIE Sept. - Oct. 2011

HS N° 9

ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME 2

Aérojournal Hors-série n°9
Septembre - Octobre 2011

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 9 H - F: 14,90 € - RD

ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME 2

Texte : Jean-Claude Mermet
avec la participation de Laurent Tirone

Planches couleur © Jerry Boucher
Plans à l'échelle © Hubert Cance

Illustration de couverture © Jerry Boucher

sommaire

CHAPITRE I — Arado Ar 234 — 4

CHAPITRE II — Heinkel He 162 — 22

CHAPITRE III — Messerschmidt Me 163 — 38

CHAPITRE IV — Messerschmidt Me 262 — 60

CHAPITRE V — Messerschmidt Me 262 sous l'Etoile Rouge — 92

CHAPITRE VI — Messerschmidt Me 262 Tchécoslovaques — 102

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Aérojournal Hors-Série n°9
Septembre - Octobre 2011

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, rue d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 20 000 euros

RCS de Marseille 422 047 118
ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Téléphone : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat C. Valence
Direction artistique A. Gola
Infographie A. Giancaterina, M. Mioduszewska, B. Drenec

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Riccobono, Le Muy (83)

WUNDERWAFFEN

Les « armes miracles ». C'est ainsi que, acculés dans leurs derniers retranchements par une aviation alliée qui avait conquis de haute lutte la supériorité aérienne jusqu'au-dessus de Berlin, les dignitaires nazis ont qualifié les chasseurs à réaction – armes de la dernière chance pour renverser le cours des événements. Des armes, certes à fort potentiel, mais tellement en pointe dans le domaine technologique qu'elles ont entraîné la Luftwaffe sur un terrain totalement inconnu sur les plans industriel et logistique mais aussi en matière de tactiques de combat. Les avions à réaction allemands étaient si novateurs qu'ils ont pris ingénieurs et chefs militaires de court ; la guerre ne leur a pas laissé le temps matériel de résoudre les multiples problèmes que l'ère nouvelle de la turbine posait – notamment au sujet du Mach critique.

Si les Alliés craignaient particulièrement le 262, qu'ils considéraient – les évaluations postérieures à la guerre le prouveront – comme supérieur à leurs propres avions à réaction, il n'a eu une véritable valeur militaire que dans les toutes dernières semaines du conflit, quand, enfin, des tactiques adaptées ont été mises au point, qu'il a été confié à de vrais pilotes de chasse et qu'il a pu être armé de fusées R4M.

Aussi étonnant que cela puisse paraître, le Heinkel He 162 était sans doute plus performant que le 262. On a toujours mis en avant son principal défaut : un pilotage délicat, comme si le 262 était plus facile à manier... Mais on a rarement parlé de ses qualités. Le fait est que Galland, obnubilé par le 262, détestait le He 162 et que son jugement négatif a imprégné les esprits longtemps après la guerre et qu'il perdure encore sans qu'aucun élément objectif n'ait été apporté depuis pour confirmer son opinion. Si cet avion n'était pas « populaire » au sens de pouvoir être confié à n'importe quel pilote, il n'en demeure pas moins que son caractère naturellement instable aurait pu en faire un chasseur idéalement adapté au combat tournoyant, moyennant quelques améliorations dictées par un emploi soutenu pendant quelques mois. Son taux de roulis était excellent, mais comme les Alliés qui l'ont testé ont évité toute manœuvre acrobatique, il ne peut être quantifié avec précision, même si certains pilotes d'essais ont estimé qu'il « devait » être supérieur à celui de la plupart des chasseurs alliés.

Le Me 163 ressortissait davantage à un exercice de style qu'à la volonté de créer un intercepteur local efficace. Le fait qu'il a tué plus de pilotes allemands que d'aviateurs alliés le classe d'emblée dans la catégorie des « fausses bonnes idées ». Ou quand les ingénieurs poussent un concept jusqu'à ses limites sans tenir compte des réalités du terrain...

Celui qui tire vraiment son épingle du jeu est l'Arado 234, mais c'est le seul à ne pas être un chasseur. Il devait évoluer à vitesse et altitude constantes, sans crainte de brûler un réacteur dans des évolutions serrées d'un combat tournoyant. Confié à des pilotes rompus depuis des années, pour certains, aux missions de bombardement ou de reconnaissance sur bimoteurs, ses pertes ont été les plus faibles du quatuor. Cependant, les responsables de la Luftwaffe, aux abois, ne juraient désormais plus que par les chasseurs à réaction. Il reste une question que l'on peut légitimement se poser : si l'intégralité des ressources mises à la disposition de Messerschmitt avaient été transférées à Arado, le Blitz n'aurait-il pas posé plus de problèmes aux armées alliées que le 262 ?

S'il faut dresser un bilan de l'impact des *Wunderwaffen*, force est de constater qu'il est assez maigre.

Sauf pour les Alliés, occidentaux et soviétiques, qui, en récupérant les études et les réalisations des ingénieurs allemands, mettront au point les avions de combat qui équiperont leurs forces aériennes dans les années cinquante, ancêtres directs de ceux que nous connaissons aujourd'hui.

CJE

Conçu à l'origine comme avion de reconnaissance ou de bombardement, l'Arado Ar 234 a surtout retenu l'attention des historiens de l'aviation comme étant le premier bombardier à réaction, tant dans sa version biréacteur que quadriréacteur.

Après quelques tâtonnements dus au choix entre un avion sans train d'atterrissage décollant sur un chariot et atterrissant sur des patins et un avion à train tricycle facilitant la remise en œuvre, l'avion se révèle être un « rêve de pilote », après le choix définitif du train d'atterrissage.

Il fut également pour la Luftwaffe un des plus grands espoirs de réussite des missions qui lui ont été confiées, grâce à ses performances qui lui permettaient de tenir tête aux intercepteurs alliés et de pénétrer les défenses adverses. L'avion se révèle adaptable facilement à d'autres catégories d'emploi. Ainsi, parmi les projets élaborés figurent des versions de chasse de nuit équipées du dernier cri en matière d'appareils électroniques, voire de chasseurs diurnes ou de « Pulkzerstörer ».

Grâce aux tout premiers calculateurs de bord, le pilote, unique membre d'équipage, pouvait mener sa mission en maîtrisant l'avion avec le seul viseur de bombardement.

Des quatre avions à réaction entrés en service au sein de la Luftwaffe, l'Ar 234 était le mieux fini et le plus moderne,

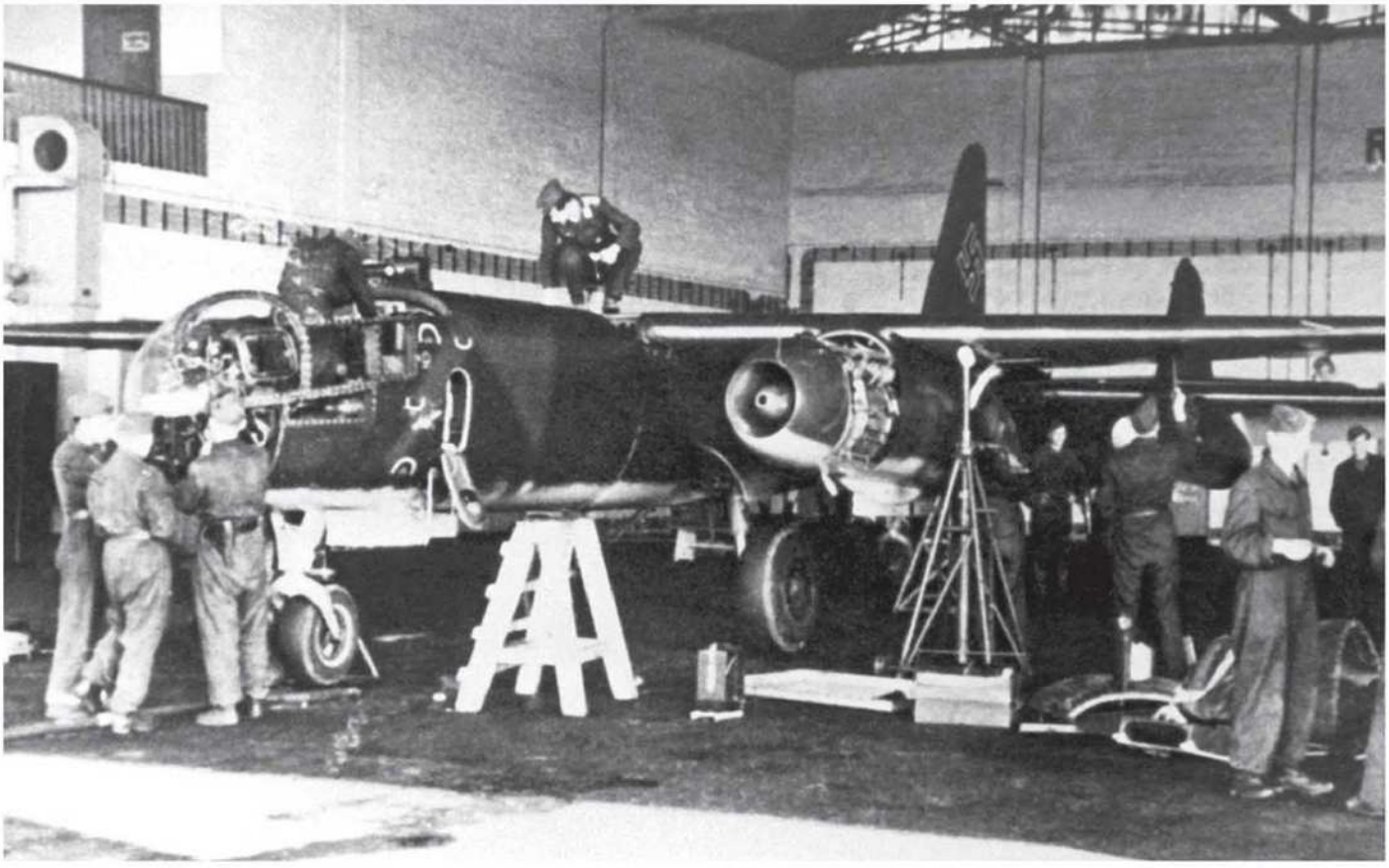
CHAPITRE I

Arado Ar 234

surtout en ce qui concerne les prototypes. Cependant, avec l'évolution de la guerre et la sous-traitance, la qualité va se dégrader pour les avions de série. L'obligation de produire des Fw 190 et même des He 177, à cause de la destruction des usines situées plus à l'ouest, et l'emploi d'une main-d'œuvre non spécialisée jouent beaucoup contre la qualité requise pour un avion tel que le Blitz. Un seul exemple significatif : des différences dans l'épaisseur des diverses gouvernes de direction ou de gauchissement se traduisent, en moyenne par avion, par une dizaine de réglages fastidieux des tabs et par le déplacement des axes de rotation...
Malgré tout, le Blitz est apprécié par ses pilotes.

PREMIERS VOLS

Le 23 mai 1944, le *Hauptmann* Cornelius Nöll prévoit l'affectation des Arado Ar 234 V5 et V7 à un *Aufklärungskommando* (détachement de reconnaissance) se résumant en termes de personnel navigant à la seule personne de l'*Oberleutnant* Horst Götz. Le 1er juin, le V5 effectue deux vols d'usine, le premier avec Johan Janssen, le second avec Horst Götz, en vue de la livraison à ce détachement. Götz s'entraîne encore sur le V4 le 10 juin, pendant un vol de 21 minutes seulement. Le 15 juin, sur le V5, il entreprend un vol de reconnaissance d'une durée totale d'une heure et onze minutes, montant jusqu'à 6 000 mètres d'altitude au-dessus de Brandenburg.



▲ Vue tirée d'un film d'instruction montrant une équipe d'entretien sur un Ar 234 B-2 de la KG 76. La taille des personnages nous permet de constater que le *Hecht* n'est pas un très gros avion. (Archives KG 76)

Cet appareil était déjà prêt pour sa future mission dès avant le 25 mai, car Arado en refuse la livraison à l'*E-Stelle* de Rechlin qui le demandait pour « essais des moteurs Jumo 004 en haute altitude ». Arado argue du fait que « le V5 est déjà équipé d'appareils photo et prévu à un emploi particulier par le chef *Generalluftmeister/C-Amt-E* ». Cet emploi particulier est tout simplement le survol de l'Angleterre afin de « percer les secrets de la future attaque des Alliés contre le Forteresse Europe ». À cette fin, la 1./VVOKL (*Versuchsverband des Oberkommandos der Luftwaffe*, unité d'essais du Haut commandement de la Luftwaffe) met en place ce *Kommando* opérationnel composé des Ar 234 V5 et V7. Ce dernier effectue son premier vol le 22 juin 1944 aux mains du *Flugkapitän* Walter Kröger, partant de Brandenburg pour se rendre à Alt Lönnewitz en trente minutes. Muni d'appareils photographiques, il est directement affecté à l'*Einsatzkommando* (détachement opérationnel, sous-entendu de reconnaissance).

Dès le 26 juin, pour le second vol du V7, l'*Oberleutnant* Erich Sommer s'envole pour une mission de reconnaissance à 11 000 mètres d'altitude, atteignant une vitesse de 950 km/h au cours de la descente finale. Trois jours plus tard, Sommer « remet » ça avec un vol d'une durée de deux heures vingt (11h55-14h15). Après l'atterrissage, il est constaté qu'il reste encore assez de carburant pour dix minutes de vol supplémentaires. Mais pour l'heure, 10 000 m d'altitude et une vitesse constante donnent un rayon d'action de 1 650 km, soit 708 km/h de moyenne ! Selon Erich Sommer, ces vols ne sont encore que de l'entraînement, car le premier vol opérationnel de reconnaissance n'aura lieu que plus tard.

Dans une interview, il déclare : « La première reconnaissance sur le front du débarquement, le 7 août 1944, reste le premier vol opérationnel d'un jet de reconnaissance ». Notons toutefois que les photographies de cette mission sont datées du 2 août 1944 et référencées à la 1.(F)/121 (unité qui a finalement traité les films ?).

LE *KOMMANDO* GÖTZ

Les Arado Ar 234 V5 et V7, maintenant respectivement codés T9 + LH et T9 + MH, forment donc le *Kommando* Götz qui comprend, en plus des deux avions et des deux pilotes, dix-huit techniciens, deux monteurs en cellules, un monteur en réacteurs, et comme matériel, deux tracteurs ou chenillettes, une voiture de tourisme, deux camions de 2 tonnes, une motocyclette légère, deux pétrolettes, deux groupes de démarrage pour les avions et le véhicule de radio, enfin un camion-citerne pour l'essence J2, sans oublier les deux chariots de roulement au sol et les ensembles de fusées d'aide au décollage.

Le 8 juillet 1944, les deux avions quittent Alt Lönnewitz pour se rendre à Oranienburg. Enfin, le 20 juillet, l'équipe technique quitte Arado pour Juvincourt. Comme le transport par air n'est pas autorisé, le transfert se fait par chemin de fer, mais il est considérablement retardé avec, en plus, un des deux wagons manquant à l'appel. Sur proposition du détachement de la *Luftflotte* 3, les articles qui font défaut sont enfin livrés par la voie aérienne, en l'occurrence par le Junkers Ju 352 codé T9 + AB, le 2 août 1944, juste avant la première mission de reconnaissance par un avion à réaction.

L'organisation prévoit la subordination du détachement à la *Luftflotte* 3 et au FAG 123, chargé de traiter les films exposés. À cause des ennuis de départ, l'Ar 234 V5 n'arrive à Juvincourt que le 2 août. L'implantation des Alliés est telle que toutes les reconnaissances aériennes effectuées ne peuvent qu'en démontrer l'évidence. Devant l'avance alliée, le *Kommando* se replie sur Chièvres, en Belgique, le 28 août. Si Erich Sommer se pose sans encombre sur le terrain prévu, il n'en va pas de même pour Horst Götz, dont l'avion est endommagé vers Mons par des tirs de la *Flak*. Atteint dans le système de sortie des patins, il décide de rallier Brandenburg pour réparer, mais les bombardiers alliés n'y ayant laissé que des ruines fumantes, il pousse jusqu'à Oranienburg. Pendant l'atterrissage

Arado Ar 234 B-2b Hecht (140151), *Leutnant* Werner Muffey, T9+KH, 1./VVOKL (*Kommando* Sperling), Rheine, novembre 1944

sur le ventre, des pierres fracassent la verrière, dont les éclats le blessent aux yeux. Sorti de la carlingue, Götz voit alors son avion coupé en deux par un Fw 190 au décollage. L'Arado Ar 234 V5 a vécu... ainsi que le pilote de l'avion tamponneur. Horst Götz ne sera rétabli que deux semaines plus tard.

DÉROULEMENT D'UNE MISSION

Le contrôle des procédures de départ et de retour est assuré par un transmetteur Lorenz FuG 16 relié, pendant le vol, à un autre appareil au poste de commandement. Ce dernier transmet les positions connues de la chasse ennemie. Il existe aussi la possibilité d'utiliser le radiogoniomètre du terrain sur la même fréquence. Les avions ne sont équipés que du FuG 16.

Les machines sont tractées jusqu'en bout de piste, au point fixe. Cela prend une vingtaine de minutes. Après le départ, le chariot et les fusées sont alors rassemblés par le camion placé en attente. Cela permet de préparer le retour, pour lequel deux signaux fumigènes aident au repérage et à se poser en évitant les entonnoirs de bombes résultant d'éventuelles attaques alliées et qui, à cause de l'alerte constante, ne peuvent pas être systématiquement comblés. Les crics, les supports et le groupe de démarrage sont tenus prêts, accrochés au camion. La remise en place de l'avion sur son chariot demande environ trente minutes, le temps total nécessaire au retour dans les alvéoles étant d'une heure.

Pour cause de « réserve de rayon d'action », la vitesse recommandée pour atteindre le but et l'altitude de travail dans les missions plus longues se situe entre 340 et 420 km/h. Le plus souvent possible, l'altitude de travail doit se situer en dessous de celle de la formation des traînées de condensation. Pendant la mission, les positions de l'ennemi sont données au pilote. Des rudiments de chasse seront essayés, mais sans succès. Du fait de la surveillance vers l'arrière, le dessus et le dessous, les trente premières minutes de la mission représentent la partie la plus délicate du vol. En plus, il est assez difficile de déterminer la hauteur de condensation. À cela s'ajoute le risque d'être tiré par la *Flak* amie.

Les missions se déroulent, la plupart du temps, sans anicroches. Laissons la parole à Erich Sommer :

« On a survolé tout le front de l'invasion, tous les aérodromes du sud de l'Angleterre où étaient les Américains. Ça faisait comme un immense aérodrome. C'était incroyable tout ce qui s'entassait là ! J'ai rapporté des photos démontrant que les V2 et les V1 n'avaient anéanti ni Londres ni la résistance britannique. Ce n'était que la propagande de Goebbels qui exhortait à tenir encore une semaine sur le front de l'Est pour avoir le temps de détruire Londres, afin que l'Angleterre se rende ainsi que les États-Unis. C'était comme ça ! Et j'ai rapporté ces images : Londres était intact. En rentrant, j'ai croisé un Mosquito. Il venait par ici et moi par là. On aurait pu se faire signe ! Il n'avait sûrement pas d'armes, moi non plus. Seuls m'inquiétaient l'atterrissage, le décollage ou les phases d'ascension, mais dans une poursuite, personne ne pouvait m'avoir. Pas un avion ne pouvait m'attaquer. On ne pouvait nous rattraper, nous étions les plus rapides ! Mais à propos de mes photos de la capitale britannique, je dois dire que j'ai été à deux doigts de passer en cour martiale de la part de Goebbels et de Himmler qui affirmaient que j'avais outrepassé mes droits en me rendant au-dessus de Londres et que ces photos détruisaient leur propagande sur les *Wunderwaffen*, les armes miracle. Après avoir rencontré un adjoint de Goebbels, ces charges contre moi ont été levées et une demande officielle de photographier Londres est arrivée peu après mon retour à l'unité. »

▼ Sur cette vue enneigée, trois Ar 234 B-2a Hecht du III./KG 76 sont identifiables grâce à la « lecture » d'autres photographies d'une même série. Au premier plan, la dérive du 140325, F1+ER de la 7./KG 76, puis, en allant vers le fond, le F1+CS (140146) et le F1+MS de la 8. *Staffel*. Le quatrième nous reste inconnu. Nous sommes à Burg bei Magdeburg en décembre 1944. (Archives KG 76)

▲ Une vue fixe tirée d'un film d'instruction nous montre le tractage d'un *Hecht* vers son point de mise en œuvre, à l'aide d'une NSU *Kettenkrad*. Toute l'équipe d'entretien et de contrôle profite de ces moyens de transport originaux que sont ces deux machines. D'après le contraste de la photo, l'avion semble porter un camouflage en RLM 70, RLM 71 et RLM 65. (Archives KG 76)

LA MISSION HISTORIQUE

Revenons au 2 août 1944. La météo est parfaite et, d'après les renseignements recueillis et recoupés, le scénario de la mission est le suivant : avion avec le nez à l'ouest, « check-list » effectuée, et après le démarrage des moteurs, Erich Sommer met les gaz. Au bout de 200 m de roulage, les fusées d'aide au décollage sont allumées, donnant à l'avion un gain de poussée qui le fait franchement décoller. Le départ de Juvincourt a eu lieu exactement à 15h32 (heure du MEZ, *Mittel-Europäische Zeit*, temps moyen européen) avec une montée cap à l'ouest pendant environ 25 minutes pour atteindre le premier point de repère et l'altitude de 11 500 m. Erich Sommer commence alors, au-dessus de Saint-Lô, son premier virage à 180° à gauche, qui l'amène au-dessus des environs de Saint-Jean-de-Daye (département de la Manche) pour se diriger cap à l'est. Il prend du « badin » pendant la descente à 11 000 m et stabilise sa vitesse à 740 km/h. Un peu plus tard, les deux appareils photo commencent à fonctionner, à raison d'un déclenchement toutes les onze secondes. Les deux appareils, inclinés à 12° de part et d'autre de l'axe vertical de l'avion, équipés chacun d'un objectif de 500 mm de focale, couvrent une bande de 12,750 km de large. Après quelque 150 km parcourus à l'intérieur des terres, parallèlement à la côte, le pilote engage un demi-tour vers la gauche, incliné à 40° sous un facteur de charge de 1,30, se retrouvant cap à l'ouest au bout de 77 secondes. Il entame la deuxième bande parallèle à la précédente, à 10 km de la côte, laissant Caen sur sa gauche. Encore 150 km, puis, après un nouveau 180° effectué tout de suite après Carentan, vient le tour de la troisième et dernière bande, à nouveau cap à l'ouest. Cette fois, ce sont les plages du débarquement qui sont photographiées, en commençant exactement à 16h32 au-dessus d'Arromanches. Quarante minutes environ après le début de la mission, la dernière des 190 prises de vues (380 photos) est « dans la boîte ». Erich Sommer vient d'accomplir en un temps record la couverture de 4 900 km² ! Sans changer de cap, ou très peu, il ne lui reste plus que 250 km à parcourir, frôlant les 900 km/h, pour se poser à Juvincourt, à mi-chemin entre Laon et Reims, à 17h15.

Durant les trois semaines suivantes, treize missions supplémentaires sont effectuées avec les deux prototypes. C'est au cours d'une de ces missions que Sommer est confronté au Mach critique. Laissons-lui la parole :

« Un jour, je revenais du front d'invasion à 10 000 mètres d'altitude. À cette époque, il était impossible de réduire les turbines à cette altitude et j'effectuais une classique descente à vue vers le terrain de Reims. La vitesse réelle était de 950 km/h. Je me rappellerai toujours cette vitesse ! Tout à coup, il y a une secousse dans le coucou, suivie d'une vibration. Le nez pointait vers le bas et je n'avais plus de réponse aux commandes. L'avion était devenu incontrôlable. Une seule solution s'imposait à moi : couper les deux moteurs en espérant que la traînée réduirait la vitesse. Une fois encore, j'ai eu de la chance ! L'Arado a ralenti et j'ai pu le reprendre en main doucement et sortir ainsi du piqué. Maintenant, j'étais en vol plané et je voulais arriver à 2 000 mètres et 500 km/h avant que je ne puisse redémarrer les moteurs. Heureusement que je n'ai pas rencontré d'adversaires, sinon, c'est ce jour-là que j'aurais fini tragiquement. Les moteurs ont redémarré et j'ai continué mon vol en ayant encore gagné une expérience sans prix ! Voler semble être composé de 99 % de chance et de 1 % de savoir-faire. »

Arado Ar 234 B-2b Hecht (140153), T9+HH, 1./VVOKL (*Kommando Sperling*), Rheine, novembre 1944

◀ La bâche recouvrant le nez endommagé de cet Ar 234 B-2b de reconnaissance de la 1./FAG 123 porte le code XM et le *Werknummer* 140585. Du personnel de l'Armée danoise l'inspecte pendant l'été de 1945 sur le terrain de Grove. On remarquera la finition brillante de la peinture. (Photo Flyvevåbnet)

LE *KOMMANDO* SPERLING

Le 30 août, le *Kommando* Götz, réduit à un seul avion et à un seul pilote, fait mouvement sur Volkel en Hollande, puis sur Rheine le 3 septembre, où il prend le nom de *Kommando* Sperling, qu'il gardera jusqu'en mars 1945. Dans un compte-rendu du 21 août 1944, il apparaît que l'Ar 234 S 12 (S pour *Serien* = série), en réalité l'Ar 234 B-2, WNr 140112 (premier vol le 23.08.44), doit être livré à Sagos GmbH à Sagan-Küpper pour y être transformé en avion de reconnaissance (Ar 234 B-2b). C'est le premier exemplaire de bombardier ainsi modifié ; il est vraisemblablement livré le 4 septembre au *Kommando* Sperling. C'est sur cet avion que Horst Götz fait son retour en opérations, le 27 septembre suivant. On retrouve le « 112 » dans un rapport de la VVOKL du 2 novembre, sous l'immatriculation T9 + GH, en compagnie du V7 (toujours lui !) et des Ar 234 B T9 + KH (WNr 140151), T9 + HH (WNr 140153) et T9 + IH (WNr 140154). Ces avions de série sont affectés respectivement aux *Oberleutnante* Götz et Muffey, *Leutnant* Ziese et *Oberleutnant* Sommer. Le 1er novembre, le V7 est endommagé à la suite de l'effacement d'une contrefiche de patin. Il est envoyé à Oranienburg pour y être réparé, mais il est retiré finalement du service. En remplacement, arrive le 2 novembre l'Ar 234 B-2 WNr 140304 qui ne sert qu'à l'entraînement de l'*Oberleutnant* Grün et du *Hauptmann* Rosarius. Aucun code opérationnel ne lui est connu et il est détruit au décollage le 25 novembre, avant d'avoir pu effectuer une quelconque mission. Le *Feldwebel* Wendt est tué dans l'accident. Le 8 novembre voit l'affectation de l'Ar 234 B-2, WNr 140145, transformé en chasseur de nuit Ar 234 B-2/N Nachtigall (rossignol). La modification consiste en l'emport d'une *Magirusbombe*, dont la dénomination officielle est *Waffenbehälter* WB 151 (conteneur d'armes WB 151), renfermant deux mitrailleuses lourdes Rheinmetall-Borsig MG 151 de 20 mm dotées d'un débattement de 15° environ vers le bas. Le WB 151 est placé, semi-encastré, dans le logement de la bombe ventrale.

On se doute que les activités du *Kommando* Sperling, toujours subordonné à la 1./VVOKL, sont intenses. Un rapport du 13 septembre 1944 donne 31 vols pour les Hecht V5 (perdu le 28.08.44) et V7, dont 14 vols de guerre, le restant se répartissant en vols d'essais, d'instruction et de transport, totalisant 22 heures pour le V5 et 24 pour le V7, « sans accident notable ». Du 22 octobre au 8 novembre, on comptabilise en opérations (*Einsätze*) :

- V7 : 15 missions en 22 heures de vol,
- 112 : 15 missions en 21 heures 16 minutes,
- 151 : 3 missions en 1 heure 58 minutes,
- 153 : 6 missions en 10 heures 39 minutes,
- 154 : 6 missions en 10 heures 55 minutes.

Avec un nombre moyen de six avions opérationnels, les missions photographiques continuent au-dessus de la France, de la Hollande, de la Belgique, mais aussi de la Grande-Bretagne, comme cette sortie de Horst Götz, le 5 octobre 1944, d'une durée de deux heures, qui permet de photographier la *Home Fleet* au large des côtes du Norfolk et du Lincolnshire. Le lendemain, Erich Sommer, qui venait de décoller, reçoit dans la radio un message l'avisant de l'approche de six avions ennemis :

« Six Thunderbolt (nous les appelions *Trunkenbolde*, les éclairs saouls) se dirigeaient sur moi d'une haute altitude et ont essayé de me coiffer. Je me suis débarrassé de mes fusées et de mes réservoirs supplémentaires pour accroître ma vitesse, qui a atteint rapidement 500 km/h, puis 700 km/h et plus. Mon bon petit Arado a bien réagi et j'ai pu semer mes poursuivants. Ma chance avait marché encore une fois ! »

◀ Dernières vérifications pour cet Arado Ar 234 B-2. Au-dessus de l'habitacle est visible le périscope de visée utilisé lors des bombardements en piqué léger. (Archives Caraktère)

Arado Ar 234 V7 Hecht (130007, GK+IX), *Oberleutnant* Erich Sommer, 1./VVOKL (*Kommando* Götz), Juvincourt, 2 août 1944

ERICH SOMMER, LE SPÉCIALISTE

Erich Sommer quitte le *Kommando* Sperling avec son avion T9+IH à la date du 10 novembre 1944 pour former une nouvelle unité de reconnaissance, le *Kommando* Hecht. Il se souvient :

« J'ai été transféré à Biblis avec mon *Kommando*, un avion et l'équipe chargée de l'entretien. Nous opérions à partir d'un terrain abominable, détrempé, dans le brouillard et le mauvais temps ; une région industrielle où les fumées s'ajoutaient au brouillard. J'ai opéré sur toute la région, des Alpes à la Hollande. »

Le terrain de Biblis, à 40 km environ au nord de Mannheim, souvent bloqué en hiver, ne permet pas de vols réguliers. Quoi qu'il en soit, le *Kommando* Hecht n'intervient qu'à la demande expresse du Haut commandement de la Wehrmacht (OKW).

Le 16 décembre a lieu une mission d'un genre peu connu des historiens aéronautiques et rapportée par Erich Sommer : le réglage des tirs des fusées V2 sur la ville d'Anvers :

« Ce jour-là, Ziese et moi-même avons réglé nos montres sur celle d'une batterie de missiles à l'est d'Aix-la-Chapelle. Nous devions repérer les points de chute des V2. En l'air, au-dessus d'Anvers, et cinq minutes avant le tir d'une salve, le pilote recevait l'avis de tir et devait photographier l'impact sur la ville. »

Un autre pilote, l'*Oberleutnant* Werner Muffey, raconte :

« Je me rappelle avoir vu le départ du V2 à l'horizon et qui se dirigeait sur Anvers en une grande boucle. Après les trois minutes d'attente théoriques, je ne voyais toujours pas d'explosion.

◄ Le *Major* Hans-Georg Bätcher, *Kommandeur* du III./KG 76, va pénétrer à l'intérieur de l'Ar 234 B-2 codé F1+AD. On remarquera la lettre A peinte en vert (RLM 25) sous le cockpit. (Archives KG 76)

Finalement, un point sera repéré sur mon film, à 12 km de la cible, qui se révélera être un impact que j'avais cru être de la vapeur s'échappant d'une locomotive ! La précision de tir des V2 ne nous impressionnait vraiment pas ! C'est lors d'un de ces vols que, me précipitant vers la cible, j'ai eu affaire au "Professeur Mach". Poussant trop la manette des gaz, l'avion s'est mis à vibrer et j'ai eu beaucoup de mal à en reprendre le contrôle. »

Le 24 décembre 1944, l'avion de Sommer est détruit à la suite de dommages causés par la DCA américaine au cours d'une reconnaissance. Posé en flammes à Wiesbaden, l'avion continue de brûler au sol. Il est remplacé, le 26 décembre, par le WNr 140344 (Skz NM + BQ) codé T9 + EH, qui a volé pour la première fois le 25 novembre précédent.

L'unité est dissoute le 1er février 1945, son matériel étant versé à la 1.(F)/100.

Erich Sommer continue : « En Italie, la reco était anéantie et j'ai dû y établir un *Kommando* ». En effet, sous le nom de *Kommando* Sommer, la nouvelle unité est formée à Udine-Osoppo (Frioul-Vénitie) à compter du 4 février 1945. Le déplacement se fait par la route, et ce n'est que le 14 mars que Sommer atterrit sur cette base avec son WNr 140344, T9 + EH qu'il a pu conserver, bien que le VVOKL lui ait demandé de le restituer. Le soutien logistique dépend du NAG 11, mais selon ses dires, Erich Sommer souhaite « rester aussi indépendant que possible ». La première mission a lieu le 15 mars, mais d'après le témoignage de Sommer en personne, ce n'est pas sûr que ce soit avec un Ar 234[1]. Dix jours plus tard, le 25 mars, Erich Sommer effectue la première mission « à très longue distance » : décollage de Lonate, à l'ouest de Milan, survol de Marseille, Toulon et de la Côte d'Azur. Le 31 mars, pour sa seconde mission du même type que la précédente, Erich Sommer, parti à nouveau de Lonate, survole la Corse et l'île d'Elbe, avec retour au-dessus de Livourne.

Le harcèlement continuel des chasseurs et chasseurs-bombardiers alliés « ne rendit pas de tout repos le séjour en Italie ». Dans l'après-midi du 11 avril, le *Leutnant* Günther Gniesmer, au cours de la seconde mission, est intercepté, entre 13h30 et 13h45, par des P-51 de la 15th *Air Force* au-dessus de Bologne et doit évacuer son T9 + DH par parachute. Récupéré par les Allemands grièvement blessé, il décédera quelques jours plus tard. Les vainqueurs du Hecht sont deux pilotes du 52nd *Fighter Group,* mais la victoire n'est accordée qu'au seul 1st/*Lieutenant* Benjamin I. Hall Le 20 avril, Erich Sommer casse son avion lors d'un atterrissage sur le ventre. Cet avion avait été équipé du WB 151.

Le 3 mai 1945, le *Kommando* repasse la frontière autrichienne et, cinq jours plus tard, tout le personnel est interné par les Américains au camp de prisonniers de Heiligenkreuz, près de la frontière italienne.

LES AUTRES UNITÉS DE RECONNAISSANCE

Tout à la fin de l'année 1944, les *Staffeln* 1.(F)/22, 1.(F)/33, 1.(F)/100 et 1.(F)/123 sont pressenties pour recevoir l'Arado Ar 234 B-2b. Les *Kommandos* Sperling et Hecht sont alors désignés pour l'instruction des nouveaux pilotes, mais quelle tâche ardue que d'enseigner le pilotage d'une telle machine à des pilotes chevronnés d'avions à hélice ! Les accidents ne sont pas rares. De plus, il faut compter avec les aléas des opérations. Le 11 février 1945, le *Hauptmann* Hans Felder de la 1.(F)/123 est descendu sur le 4U + DH (WNr 140149) près de sa base de Rheine, au retour d'une reconnaissance au-dessus du Humber (estuaire de l'Ouse et de la Trent) et du port de Hull (Kingston-upon-Hull), par le Tempest Mk V, NV645, codé D-F, du N° 274 *Squadron* basé à Volkel ; le pilote victorieux est le *Squadron Leader* David C. Fairbanks, un Américain de la Royal Canadian Air Force. Il semble que ce soit un appareil de la 1.(F)/123 qui connaît le triste honneur d'être le dernier Blitz descendu de la guerre. Le 2 mai, près de Lüneburg, en fin d'après-midi semble-t-il, trois pilotes belges d'une patrouille du N° 330 (*Belgian*) *Squadron* sur Spitfire Mk XIVe, menée par le *Pilot Officer* Watkins, aperçoivent un Arado 234. Watkins attaque le premier, puis c'est le tour du *Flight Lieutenant* Bangerter, suivi par les *Flight Sergeant* Kick et *Flying Officer* Van Eckhoud. Il est tiré à environ 60 m d'altitude, passe sur le dos et s'écrase. C'est ce que l'on peut lire dans le rapport de combat, mais il semble, en réalité, que le pilote allemand, l'*Oberleutnant* Worzech, n'est que blessé à bord de l'Ar 234 B-2b, WNr 140454, codé 4U + EH.

[1] Dans la correspondance échangée avec l'auteur, Erich Sommer révèle qu'il a « perdu » ses carnets de vol à la fin de la guerre et que grâce à certaines bonnes âmes, historiens ou amis, il a pu les reconstituer, mais avec des lacunes.

◄ Burg bei Magdeburg en décembre 1944. Cinq avions du III./KG 76 sont en attente d'une mission. L'avion juste en arrière du nez vitré en premier plan est le 140325, F1+ER de la 7./KG 76. On remarquera que la photo a été censurée. (Archives KG 76)

▲ Vue partielle du 140146, F1+CS de la 8./KG 76. L'anneau de l'entrée d'air des réacteurs est rouge. Les avions semblent être en RLM 81 et RLM 82 sur le dessus et RLM 76 pour les surfaces inférieures. (Archives KG 76)

Trois Ar 234 B-2 sont connus avec certitude pour avoir appartenu au FAGr 5, dépendant du *Luftwaffenkommando* Courland : 9V + AH (WNr 140341), 9V + BH et 9V + CH. Un appareil supposé être également du FAGr 5 est capturé par les Britanniques à Stavanger, en Norvège. Dans les archives de la RAF, il est répertorié AM439 et attribué à l'*Einsatzkommando* 1./FAGr 1. Son code est officiellement inconnu, mais il est à présent presque certain que c'est le 9V + CH. En revanche, un autre Ar 234 portant une lettre F blanche, capturé également en Norvège, garde son identité secrète. Il est curieux de noter que le FAGr 5 est, normalement, une unité de reconnaissance maritime lointaine, équipée de Junkers Ju 290 jusqu'en août 1944.
Le FAG 33 du *Luftwaffenkommando* Denmark reçoit au moins quatre Ar 234, dont les WNr 140476 (8H + DH) et 140466 (8H + HH).

KOMMANDOS ÉPHÉMÈRES

Le 3 juin 1944, au cours d'une réunion tenue à Landeshut, l'idée de la version de chasse ressurgit par modification de la version Ar 234 C, grâce à la *Magirusbombe*, mais en trois exemplaires seulement. Nous nous rappelons qu'à cette date, même l'Arado Ar 234 V13, un quadriréacteur à cellule d'Ar 234 B-2, n'a pas encore volé et que le V19 ne volera que le 16 octobre. En revanche, le 27 juillet 1944, la version B-2 est retenue pour ce type d'armement, ce qui est confirmé dans le protocole 2043 du 7 novembre 1944, élaboré à Landeshut. Le 8 novembre, le Hecht WNr 140145 (SM + FE) arrive à la VVOKL pour montage d'un WB 151.
À la date du 22 décembre apparemment, l'OKL prend la décision de former deux unités de chasse de nuit : le *Kommando* Welter, avec trois Messerchmitt Me 262, et le *Kommando* Bisping, avec trois Arado Ar 234 B-2/N Nachtigall. Le 30 décembre, le Nachtigall « 145 » arrive à la 3./VVOKL basée à Oranienburg. Le 13 février 1945, le Hauptmann Josef Bisping se tue aux commandes de cet avion, en compagnie de son opérateur radar installé dans l'arrière du fuselage. L'unité devient alors le *Kommando* Bonow et reçoit le Nachtigall « 146 » (SM + FF) équipé de la *Magirusbombe* et, vraisemblablement, du radar FuG 218 *Neptun*. Au début d'avril, le *Kommando* est renforcé par les *Oberleutnante* Gustav Francsi et Josef Pützkühl, ainsi que par l'Ar 234 B-2 WNr 140608 codé T9 + GL, mais non modifié en chasseur de nuit. De toute façon, la grande bulle vitrée n'est pas adaptée aux tirs nocturnes. Enfin, le 12 avril 1945, un bombardement massif sur Oranienburg met un terme définitif aux activités du *Kommando* Bonow. Le Hecht 608 est capturé à Grove, au Danemark, par les Britanniques et convoyé en Grande-Bretagne le 6 juin 1945.

Arado Ar 234 S13 Hecht (140113), *Oberstleutnant* Robert Kowalewski, *Stab.*/KG 76, Schleswig, mai 1945
Note : Capturé à Schleswig, l'appareil a été transféré vers Tangmere (GB) le 5 juin 1945.

LA *KAMPFGESCHWADER 76*

L'utilisateur le plus connu de l'Ar 234 demeure la KG 76, une escadre de bombardement, dont le troisième groupe quitte l'Italie en août 1944 pour se rendre à Alt Lönnewitz, sous le commandement de l'*Oberst* Walter Storp.

Le 26, quatre Ar 234 B-2 sont perçus, dont les WNr 140114 et 140115. Aussitôt, l'entraînement commence sous le commandement du *Hauptmann* Dieter Lukesch, mais il faut également définir l'emploi opérationnel de l'avion. Lukesch se rappelle :

« Jusqu'à l'arrivée du Me 262 biplace, l'entraînement commençait directement sur l'Arado. Cela ne posait pas de problème, car nos pilotes étaient tous très expérimentés. Les accidents qui ont eu lieu avaient principalement pour cause des défauts techniques. »

Le 1er septembre, le groupe tout entier rejoint Burg bei Magdeburg par chemin de fer, un seul avion restant de disponible. Ce n'est que vers le 15 du mois que la dotation est augmentée de six exemplaires (WNr 140117, 119, 120, 141, 143 et 144). En octobre, le IV.(*Erg.*)/KG 76, ou groupe de réserve, reçoit les premiers Blitz pour l'écolage des pilotes. L'instruction prévoit, entre autres matières, une phase de perfectionnement technique à Küpper, près de Sagan en Silésie. Le 5 octobre, l'*Unteroffizier* Eberhard Sienhold est blessé à l'atterrissage sur le F1 + AT et, le 12 octobre suivant, c'est le *Leutnant* Habs-Egon Arndt qui est mortellement blessé pendant un vol d'essai sur le F1 + BS ; il décédera le lendemain.

Le 1er novembre 1944, l'*Oberstleutnant* Robert Kowalewski succède à Storp, promu *Generalmajor* et appelé à d'autres fonctions. Fin novembre, on dénombre environ soixante-dix Ar 234 au III./KG 76 et seize à l'*Einsatzstaffel* KG 76 (escadrille opérationnelle) qui est, en réalité, le noyau opérationnel de *l'Erprobungskommando* 234 (unité d'évaluation opérationnelle), créée le 10 juillet 1944 à Rechlin. Elle est dénommée, une seule fois dans un rapport, *Einsatzstaffel* KG(J) 76. Tout le mois de novembre se passe à rendre les avions opérationnels par diverses modifications, qui seront désormais appliquées en usine. Pendant cette période d'essais intensifs, les pilotes se heurtent de nouveau au Mach critique. Lukesch raconte :

« Les effets dus à l'approche de la barrière sonique étaient, de fait, inconnus de nous à cette époque. La grande vitesse atteinte réclamait quelques fois ses victimes. Riefel, par exemple, qui effectuait un vol en descente a rencontré une inversion des commandes à l'approche de Mach 1. Il a réussi à sauter en parachute, mais le choc à l'ouverture a déchiré complètement trois des six sections du parachute et ce n'est que grâce à son atterrissage sur un sol très meuble, fraîchement labouré, qu'il a dû son salut. La même chose est arrivée plus tard, à l'Oblt Heinke, mais lui n'a pas pu évacuer son avion qui s'est écrasé au sol à la suite d'une chute verticale. »

▲ et ▼ Le 22 février 1945, des P-47 Thunderbolt forcent l'Ar 234 B-2 (140173) codé F1+MT à atterrir sur le ventre aux environs de Segeldorf, au sud-est d'Aix-la-Chapelle. Le 21 mars, il arrive au RAE de Famborough, où ces photos ont été prises. (RAF Museum)

La 6./KG 76 (II. *Gruppe*) perçoit quelques Ar 234 B-2 vers la mi-décembre. Le 18 de ce même mois, cette escadrille reçoit l'ordre de se rendre à Münster-Handorf, afin de couvrir la contre-offensive allemande lancée deux jours plus tôt contre les Alliés, connue aujourd'hui sous le nom de Bataille des Ardennes. Ce n'est que le 24 décembre que le *Hauptmann* Lukesch peut mener, avec huit Ar 234 B-2, une mission de bombardement sur les nœuds ferroviaires de Liège. Les avions, armés chacun d'une bombe SC 500, décollent du terrain de Münster-Handorf, tout juste après 10 heures du matin. Cinquante minutes plus tard, une première bombe tombe sur les objectifs peu défendus par la DCA. L'altitude d'attaque est de 2 000 mètres. Le retour se déroule « sans incident notable ». Laissons Lukesch, pilotant le F1 + BT, nous raconter ses souvenirs :

▼ Hans-Georg Bätcher est l'un des plus grands pilotes de bombardement de la Luftwaffe. Décoré des Feuilles de chêne en mars 1944, il prend le commandement du III./KG 76 en décembre. Entre septembre 1939 et avril 1945, il effectue 658 missions de guerre. (Collection H. Obert)

« J'ai attaqué un complexe d'usines à Liège en un léger piqué à partir de 4 000 mètres d'altitude, lâchant mes bombes à 2 000 mètres. Les avions volaient en ordre dispersé. Comme nous avions une bonne vitesse en piqué et pas d'armement, nous ne nous sommes pas attardés pour voir les résultats. Pendant le trajet de retour, je me suis retrouvé dans la queue d'un Spitfire. Le pilote britannique, ne pouvant pas savoir que ma seule arme était mon pistolet personnel, a dégagé pour semer son assaillant. »

Le jour de Noël, deux missions identiques se déroulent, toujours contre Liège. Le matin, un avion est touché par un Tempest V du N° 80 Squadron de la RAF, piloté par le *Pilot Officer* Verran, qui revendique un « damaged », ayant dû cesser son tir faute de munitions. La patrouille est commandée par le *Wing Commander* en personne, J. B. Wray, DFC, qui tire également une rafale sur l'Allemand. Bien que touché à nouveau, celui-ci s'évade définitivement. La victime est le *Leutnant* Alfred Franck, qui doit quand même poser son avion en urgence en Hollande. Le 27 décembre, une méprise relativement courante tourne au drame : de retour d'une mission de bombardement sur Neufchâteau (Belgique), l'Ar 234 B-2, WNr 140161, codé F1 + LT, est descendu par la *Flak* de Handorf et est totalement détruit. Son pilote, le *Leutnant* Erich Dick, mortellement blessé, décédera quelques jours plus tard. Il est dit aussi que Dick au décollage à 8 heures du matin a heurté un obstacle à cause de la buée dans l'immense verrière. En tout cas, au retour de cette mission, l'*Unteroffizier* Sickert est blessé dans le crash de son F1 + RT. Le 31 décembre, l'*Einsatzstaffel* effectue une mission de bombardement avec dix avions sur la poche de Bastogne. Lukesch se souvient de cette mission :

« J'ai décollé à 10h30, emportant une bombe SC 500 Tr. Comme nous avons atteint l'altitude de rassemblement à 6 000 mètres, des bombardiers ennemis arrivaient sur nous frontalement, escortés par des chasseurs de chaque côté et au-dessus. Il était suicidaire de vouloir dégager. Aussi, ai-je décidé de foncer droit devant, imité en cela par les autres pilotes. Concentré sur mon vol, je n'ai pas pu identifier les bombardiers adverses. Après avoir bombardé la poche de Bastogne, nous avons été attaqués par des chasseurs venant de la droite. J'ai entamé doucement une montée afin de ne pas perdre de vitesse, surveillant du coin de l'œil un chasseur qui me suivait. J'ai vu le départ de ses armes, mais ses balles sont passées derrière moi. Je l'ai vu dégager à droite, apparemment en perte de vitesse. J'en ai profité pour m'échapper. Un Arado a toutefois été endommagé pendant cette attaque. »

Il semble que les Arado ont été attaqués par des Mustang du 352nd *Fighter Group*.

DÉROULEMENT D'UNE MISSION CLASSIQUE

Ce paragraphe est une synthèse de différents rapports des centres d'essais ayant mis au point les procédures de bombardement.

Avion *flugklar* (« *clear* » en français...), pilote installé aux commandes. L'habitacle spacieux offre une superbe vue vers l'avant et vers le bas, y compris entre les pédales du palonnier. Mise en route des moteurs à deux temps Riedel. Lancement de l'arbre des réacteurs qui, dès un régime compris entre 800 et 1 000 tr/min, permet de lancer l'allumage. À 2 000 tr/min, débrayage des Riedel, autoallumage en fonctionnement, roulage... Alignement en bout de piste. Autorisation de décoller. Abaissement des volets à 25°, montée en régime à 6 000 tr/min au minimum et lâcher des freins. L'avion commence alors sa course. À 160 km/h, la roue de nez déjauge ; à 180, elle

▲ L'Ar 234 B-2, WNr 140116, est le seizième avion de série et on le voit ici avec deux bombes d'exercice en béton sous chaque réacteur. Codé F1+BS à la 8./KG 76, il se crashera le 12 décembre 1944, blessant à mort son pilote, le *Leutnant* Hans-Egon Arndt. (Archives KG 76)

quitte le sol et le décollage complet s'effectue au bout de 2 000 mètres de bande, à environ 220 km/h, au poids normal de neuf tonnes, avec deux bombes SC de 500 kg. Montée à l'altitude correspondant au type d'attaque. Le mode le plus utilisé, bien que moins précis, est un léger piqué à 30° et 900 km/h environ. La visée s'effectue au travers du périscope, dont l'image est un peu floue sur les bords mais dont le réticule est très stable. Les attaques à basse altitude se règlent au jugé et, par conséquent, elles sont peu précises. Pour les objectifs à longue distance, et parce que les réacteurs y fournissent un rendement supérieur, la haute altitude emporte tous les suffrages. Entre 8 000 et 10 600 m, le rayon d'action triple. Dans ce mode d'attaque, le pilote, qui est seul à bord, a en sus la charge de navigateur et de pointeur. Cela rend la mission « physiquement inconfortable », heureusement quelque peu facilitée par des appareillages perfectionnés. Le pilote branche le pilote automatique PDS 11, réduit la vitesse à 600 km/h au sol. Il déconnecte alors le manche à balai mis à plat vers l'avant ou repoussé sur le côté. Desserrant ses bretelles, le pilote s'agenouille sur le viseur *Lotfe* 7K pour en aligner le réticule sur la cible. Le viseur étant branché sur le pilote automatique, l'avion répond maintenant aux corrections de visée pendant toute la phase de bombardement. Après le largage automatique des bombes, revenu en position normale sur son siège, bretelles de nouveau serrées, le pilote reprend l'avion en main pour le retour. À quelque 700 km/h à 10 000 m d'altitude, la sécurité est quasi totale, mais l'atterrissage, comme le décollage, est une phase dangereuse, qui attire la chasse ennemie malgré les *Vierling*, ces canons quadruples de 20 mm de la *Flak* protégeant les terrains. Cependant, quelques membres de la KG 76 ne sont pas d'accord avec cette méthode, comme Dieter Lukesch qui s'en explique :

« Il aurait été irresponsable d'ordonner une attaque horizontale sans que le pilote ne puisse voir ce qu'il se passait derrière lui pendant la phase de bombardement. Après quelques missions de notre part, les pilotes ennemis auraient bien remarqué la diminution de notre vitesse qui augmentait leurs chances de nous attaquer par-derrière et par-dessus. À cette époque, la supériorité aérienne de l'ennemi était telle qu'il était très rare de pouvoir opérer sans tentative d'interception à notre encontre. L'altitude de 6 000 mètres était idéale pour nous attaquer, particulièrement les Tempest de la RAF. »

PÉNURIE D'AVIONS

Le 1er janvier 1945 dans la soirée, a lieu le premier bombardement nocturne par des Blitz sur les docks d'Anvers. Ce type de bombardement est expérimenté depuis le 10 octobre 1944 avec le Hecht V12. Les difficultés n'étant pas trouvées plus élevées qu'avec des avions classiques, la KG 76 passe à l'acte. Le 17 janvier, elle ne dispose plus que de 17 Blitz, dont 12 à la seule *Einsatzstaffel*, sur les 148 produits. Le 23 janvier, pilotes et avions rejoignent Achmer, près d'Osnabrück. Pendant l'atterrissage, trois avions sont perdus, mitraillés par la chasse adverse. Le lendemain, la 7./KG 76, restée à Burg, est retirée des opérations. Le 27 janvier, le IV.(*Erg.*)/KG 76 est rebaptisé, tout au moins officiellement, III./KG 76 et se voit adjoindre quelques Messerschmitt Me 262 B-1a d'entraînement. Signalons que les rapports traitant de ce sujet sont assez flous et il se peut qu'il y ait confusion entre les III. et IV./KG 1... Le 7 février, l'*Einsatzstaffel* est réintégrée au III./KG 76 en tant que 9./KG 76, ce que dans les faits elle n'a jamais cessé d'être, en dehors de jouir d'une certaine autonomie. Dès le 12 février, toutes les unités composant la portion Hecht de la KG 76 sont réunies sur les terrains situés autour d'Osnabrück : Achmer pour les *Stab* III./KG 76, 8. et 9. *Staffeln* et Heseppe pour la 6./KG 76 (deuxième groupe). Les bombardements sur les troupes alliées qui approchent du Rhin reprennent de plus belle, surtout en Hollande, où le *Major* Bätcher mène plusieurs missions, notamment les 14 et 21 février.

▲ Ar 234 B-2, WNr 140311, F1+HN, vu à Wright Field. Normalement, la lettre H est rouge.

TROPHÉES ALLIÉS

Le 22 février est un grand jour pour les Alliés. Au cours d'une attaque près de Segeldorf, au sud-est d'Aix-la-Chapelle, l'Arado Ar 234 B-2, WNr 140173, codé F1 + MT (peut-être piloté par le *Hauptmann* Josef Regler, rien n'est moins sûr...), attaqué par des P-47D du 366th *Fighter Group*, est contraint de se poser sur le ventre. La victoire est attribuée au *1st/Lieutenant* David B. Fox du 391st *Fighter Squadron* qui revendique un « Me 262 » à 16 km au nord-est d'Aix-la-Chapelle. Le Blitz est récupéré presque intact (20 % de dégâts) par les Alliés et sera convoyé au RAE de Farnborough le 21 mars.

Le 25 février, les *1st/Lieutenants* Eugene Murphy et Richard White du 364th FG sur P-51, au retour d'une mission vers Hanovre, prennent en chasse un Blitz dans la région du lac Steinhuder, à 100 km à l'est d'Osnabrück. Murphy réalise une passe en tirant de toutes ses armes, avant de dégager et d'appeler White à la rescousse. L'avion allemand se met en palier au ras du sol à 570 km/h et, soudainement, réduit les gaz. Surpris, Murphy dégage, puis réduisant lui aussi, se met en formation au-dessus du Blitz, sortant 40° de volet afin de ne pas le dépasser. Levant alors les yeux, le pilote allemand aperçoit l'Américain. Sûrement par réflexe, il engage son avion dans un virage à droite et en perd le contrôle. À dix mètres de hauteur, l'Arado passe sur le dos et percute le sol près de Bohmte. Il s'agit du Hecht WNr 140456, codé F1 + FS, piloté par l'*Unteroffizier* Przetak de la 8./KG 76.

Ce même 25 février, le *Major* Bätcher, promu *Kommodore* de la KG (J) 54, est remplacé par le *Major* Zauner à la tête du III./KG 76. Parallèlement, la 6./KG 76 quitte Alt Lönnewitz pour Heseppe.

UN EXPLOIT DES SPITFIRE

Mars montre le bout de son nez et les Alliés sont tout proches du pont Ludendorff, resté intact à Remagen. Le franchissement du Rhin devient inéluctable.

Le 2 mars, un événement fait grand bruit au sein du 122 *Wing* basé à Volkel. Depuis le 21 février, le N° 41 *Squadron*, sur *Spitfire* Mk XIV, fait partie intégrante du *Wing* équipé majoritairement en Tempest V. Et voilà qu'un de ces pilotes de Spitfire se permet l'audace de descendre un Arado Ar 234 ! Ouvrons le journal de marche du *Wing* à la page du 2 mars :

«... deux Spitfire du 41 *Squadron*, en patrouille au-dessus de Nimègues, ont aperçu un Ar 234 à 3 000 m, à environ 1,5 km devant eux. Utilisant la pleine puissance et le régime maximal, ils se sont approchés à environ 90 mètres avant d'ouvrir le feu et ont eu la satisfaction de voir le pilote évacuer l'avion qui s'est écrasé près d'Enschede.

«... la section Bleue a trouvé un Ar 234 à réaction près de Nimègues et après avoir joué à cache-cache dans les nuages et l'avoir rattrapé, en une longue chasse à 3 000 m, après Enschede – les gars des Tempest, veuillez bien le noter – où il a été abattu en flammes par le F/L Reid. Nous pensons marquer cela d'une croix, car il semble qu'il s'agit du premier de cette sorte à être détruit. »

En réalité, les « gars des Tempest » ne sont pas en reste, car le même jour, vers Lingen, le *Flight Lieutenant* G. W. Varley du N° 222 *Squadron* (135 *Wing*), sur le Tempest V EJ882 (ZD-F) s'adjuge le Blitz WNr 140178 (F1 + QT), dont le pilote, le *Leutnant* Eberhard Rögele, est tué.

▼ L'Ar 234 B, WNr 140476, appartenant à la 1.(F)/33 porte le code 8H+DH. Capturé à Grove (Danemark), il est transféré au RAE le 25 juin 1945, immatriculé RAF-VK877.

LE PONT DE REMAGEN

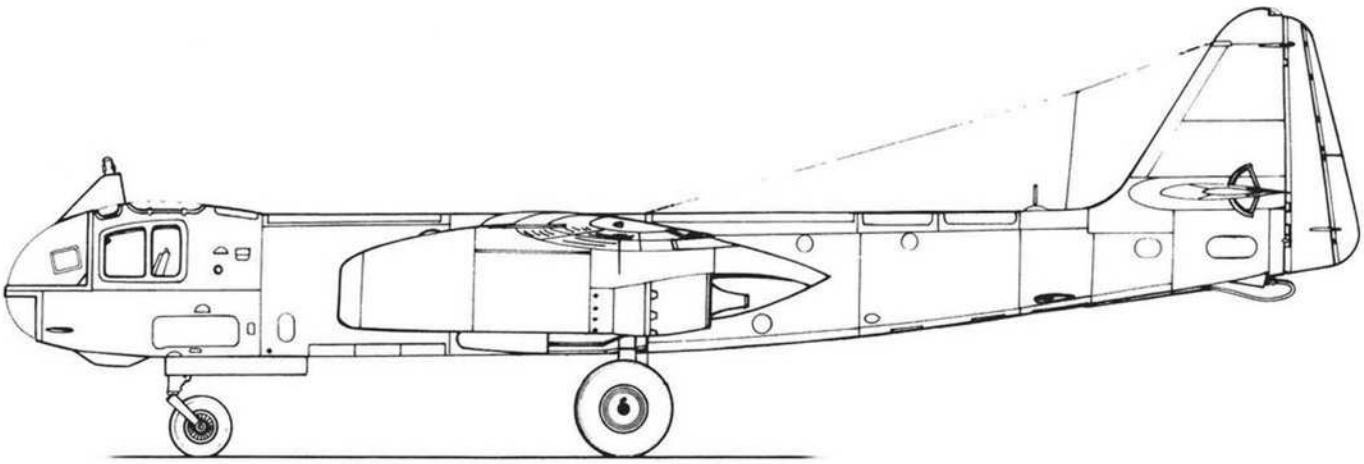
Le 7 mars 1945, l'Armée américaine atteint le Rhin. Le surlendemain est le témoin d'une offensive aérienne allemande de grande envergure contre le pont Ludendorff à Remagen, toujours intact, au cours de laquelle le Blitz WNr 140589 (F1 + AS) est descendu par la DCA. Son pilote, l'*Oberfeldwebel* Friedrich Bruchlos, est toujours porté disparu, bien que des restes de son avion aient été retrouvés en 1978. Les attaques aériennes contre le pont, toutes infructueuses, durent jusqu'au 14 mars, coûtant six Blitz abattus et trois pilotes tués, sur une cinquantaine d'avions engagés au total, menés parfois par le *Kommodore* en personne.

Le 14 mars, dernier jour des attaques, ce n'est pas moins de onze appareils qui essayent de détruire le pont dans l'après-midi. Le *Leutnant* Arman est descendu par un P-47 Thunderbolt du 56th *Fighter Group*, le fameux *Zemke's Wolfpack*, et l'*Oberfeldwebel* Bäumer par un P-38 Lightning. Le *Hauptmann* Hirschberger, dont c'est la première mission, tombe victime d'un P-51K Mustang du 352nd *Fighter Group* piloté par le *Captain* Donald S. Ryan. Notons que pour cette journée, trois autres Ar 234, plus ou moins liés aux attaques sur Remagen, sont revendiqués par la chasse américaine : un près de Coblence par, ensemble, les *1st/Lieutenants* Sanborn N. Ball et Warren S. Lear (62nd FS, 56th FG), un près de Coblence par le *1st/Lieutenant* Norman D. Gould (62nd FS) et, enfin, un par le *1st/Lieutenant* Robert E. Barnhart entre Bielefeld et Hildesheim. Un dernier Blitz est endommagé par trois pilotes du 513th FS (406th FG) sur P-47D, au sud de Dortmund.

Enfin, un dernier Blitz est revendiqué par deux pilotes du RAF 222 *Squadron*, les *Flight Lieutenant* McAuliffe (NV774) et le *Flying Officer* D. G .C. McLeland (NV670). En réalité, il se peut que ce Blitz ait été touché par sa propre *Flak* !

Finalement, le pont de Remagen s'écroule de lui-même le 17 mars, probablement pas mal ébranlé par les explosions des nombreuses bombes tombées autour de lui. Cette opération marque le sommet des actions conduites par les Arado Ar 234 B-2. Pendant le mois de mars 1945, quatorze Blitz sont perdus au sol, dont treize le 21 mars à Achmer, détruits par des P-51 des 350th et 351st *Fighter Groups*, commandés par le *Major* L. Boone.

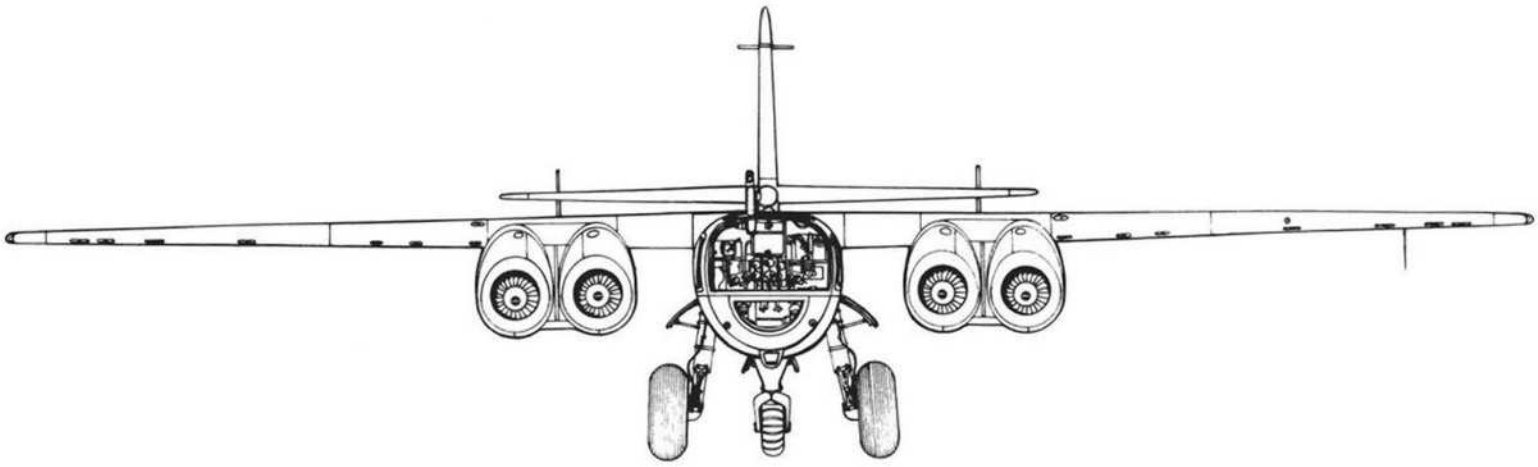
▼ Un officier américain pose fièrement devant un Arado Ar 234 ramenée par l'USAF sur la base d'évaluation de Freeman. Ce cliché nous permet de confirmer que l'appareil n'est pas très haut pour un biréacteur de bombardement. (US NARA)

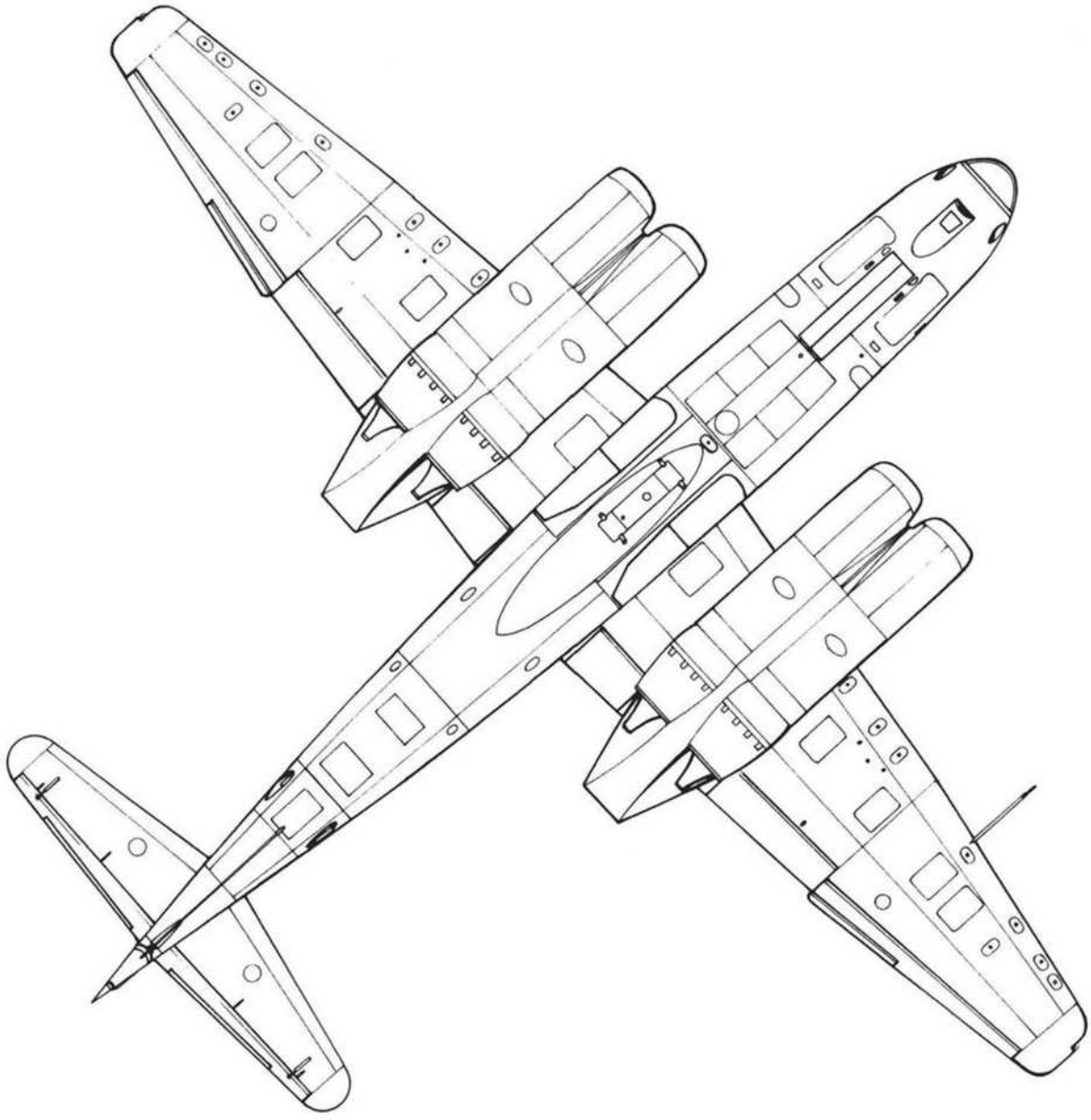


ARADO AR 234C-3 « BLITZ »

ECHELLE 1/72e

© H.CANCE - 2011





Ar 234 B-2, WNr 140312 du II./KG 76, capturé par les Britanniques à Grove (Danemark) est vu à Wright Field en octobre 1945. Si les couleurs sont d'origine (RLM 81, 82 et 76), le code (inconnu) a été effacé avec de l'Olive Drab et le svastika, restauré pour des besoins d'exposition au public, est faux…

LA FIN

Avril se passe en diverses attaques sur des ponts, des colonnes de véhicules, des autoroutes, un peu partout sur le territoire d'un *Reich* agonisant et qui rétrécit comme une peau de chagrin. Le 12 avril, les *Flight Lieutenants* H.O. Gaze et D.V. Lake du N° 41 *Squadron*, toujours sur Spitfire XIVe, engagent vers 17h00 un Blitz du III./KG 76 qui part en vrille avant de rétablir à environ 100 m d'altitude. Les deux pilotes britanniques arrivent à incendier ses deux turbines. Au contact avec le sol pour un atterrissage sur le ventre, le Blitz explose. Le 18 avril, c'est le *Lieutenant Colonel* Dale E. Shafer sur son P-51 du 503rd *Fighter Squadron* qui intercepte, vers Ratisbonne, un appareil de la KG 76. Piquant à sa poursuite à 600 km/h, il a la surprise de voir sa proie dégager à droite et partir en chandelle. Corrigeant au maximum, Shafer parvient à l'encadrer de son tir. L'Allemand perd sa verrière supérieure vers 6 000 m, puis bascule et pique vers le sol. Vers 1 000 m, juste après le saut en parachute de son pilote, l'avion allemand explose.

Depuis le 15 avril, le III./KG 76 est installé à Kaltenkirchen. Ce même jour, deux Tempest V du N° 56 *Squadron*

(122 *Wing*), menés par les *Flight Lieutenants* N.D. Cox (NV968/G) et A. McCairns (NV786/E), attaquent un Ar 234 dans cette région de Kaltenkirchen. Il semble que leur victime soit l'*Oberfeldwebel* Luther. Tout d'abord, les deux pilotes revendiquent un Me 262, mais le QG de la 2nd TAF identifie correctement l'avion descendu et corrige le rapport.

Vu la proximité de l'Armée rouge à une quinzaine de kilomètres d'Alt Lönnewitz, le 19 avril, le IV./EKG 1 part pour Pilsen, en Tchécoslovaquie. Le lendemain, les usines Arado, détruites, tombent aux mains des Soviétiques. À la date du 20 avril 1945, 210 Arado 234 de toutes versions ont été livrés. Ce nombre peut paraître peu important, mais en mars, Hitler avait décrété que le Blitz n'était pas prioritaire par rapport aux Me 262 et He 162.

Le 28 avril, le III./KG 76 se pose à Leck, près de la frontière danoise, et enfin, après quelques « coups de poing », s'envole le 5 mai pour Stavanger, en Norvège, sous le commandement du *Hauptmann* Kolm.

Le 8 mai 1945, l'Allemagne nazie capitule sans condition. Le personnel de la KG 76 est dispersé dans différents camps de prisonniers. ■

▼ Le He 162 A-2 de l'*Oberst* Herbert Ihlefeld, « weiße 23 » (120223), inspecté par le personnel technique britannique. Les marques des avions du Stab./JG 1 sont typiques, formées de la cocarde allemande noire, blanc, rouge et de la grande flèche rouge sur le nez. La bande jaunâtre en avant du pare-brise et qui ceinture le nez est une bande de tissu collée et apprêtée qui rend hermétique le raccord entre le cône en bois contreplaqué et le fuselage métallique. En arrière-plan, le WNr 120233, sans code, dont la jambe de train droite s'est effacée. (US NARA)

CHAPITRE II

Heinkel He 162 « Spatz »

Le Heinkel He 162 « Spatz », communément connu sous le nom de *Volksjäger* (chasseur populaire), détient le record du temps le plus court écoulé de la conception au vol du premier prototype : soixante-quatorze jours.
Le prototype He 162 V1 vole pour la première fois le 6 décembre 1944. Malgré son crash, quatre jours plus tard, dû à des défauts de collage du contre-plaqué des ailes, avec la perte de son pilote d'essai, le RLM entérine la commande en série de l'avion. Le 14 janvier 1945, le premier exemplaire est livré par Heinkel-Rostock, suivi quelques jours plus tard par le premier exemplaire de Heinkel-Hinterbrühl. Le 15 février, c'est au tour du premier exemplaire de Junkers-Bernburg Zweigwerk de prendre son essor.
Tous les grands as, Galland en tête, ont essayé de convaincre les fanatiques de la levée en masse que le He 162 ne pouvait être confié qu'à des pilotes correctement formés et non par n'importe qui – comme le pensait le *General* Alfred Keller –, et par conséquent, ils y étaient farouchement opposés. Il avait même été question de passer le commandement des « *Volksjäger* » à la Waffen-SS, les pilotes étant recrutés au sein des Jeunesses hitlériennes. Il s'est avéré que le « Spatz » n'a jamais été un avion pour débutant. Les Anglais et les Français qui l'évaluèrent après la guerre en savent quelque chose.

MISE SUR PIED DES UNITÉS

Décision est prise, en février 1945, de former des unités opérationnelles sur He 162, mais également une unité de formation des personnels au sol pour l'entretien et la mise en œuvre du matériel. Pour cette tâche primordiale, ce sont les *Flieger Technische Schulen* de Parchim (80 km au SSO de Rostock) et de Bayreuth qui reçoivent chacune, le 14 février 1945, un He 162. Bayreuth perçoit un second juste un mois plus tard.

Comme pour tout nouvel avion, une unité d'évaluation opérationnelle est formée à Rechlin-Roggenthin, en janvier 1945, sous le commandement du *Major* Heinz Bär. Ce sera l'*Erprobungskommando* 162 (EKdo 162) qui, en passant par Munich-Riem, finira la guerre à Salzburg-Maxglen le 3 mai 1945.
Dans les hautes sphères de la Luftwaffe, une certaine JG 84 (ou JG 80, selon les chercheurs...) est envisagée pour le « Spatz ». C'est le nouveau *General der Flieger*, l'*Oberst* Gordon Gollob, qui annulera cette initiative d'Adolf Galland, alors en disgrâce à la suite de la « mutinerie des *Kommodores* », pour transformer le I./JG 1 sur He 162, à compter du 15 janvier 1945, sous les ordres de l'*Oberleutnant* Emil Demuth. Le *Geschwaderkommodore* est l'*Oberst* Herbert Ihlefeld. L'apprentissage commence avec l'aide de pilotes d'usine. Ihlefeld se rend à Lechfeld pour une évaluation opérationnelle complémentaire, et c'est à cette époque, d'après le témoignage d'un de ses pilotes, qu'il remporte une victoire aérienne, la première sur He 162. À l'heure présente, rien ne permet de confirmer ce fait...

▼ Le « weiße 21 » vu à Ludwigslust en avril 1945. Il existe une vue de côté de cet avion, photographié d'assez loin, et l'agrandissement de la photo ne permet pas de lire le *Werknummer*. Dommage. (Collection J.V. Crow)

Heinkel He 162 A-2 (120074), *Oberleutnant* Karl-Emil Demuth, « gelbe 11-20 »,
3./JG 1,
Leck, 7 mai 1945

[1] Quelques « Spatz », tels que le WNr 120095, « weiße 20 », avaient le dessus des ailes « marbré » dans les deux tons RLM 81 et 82.

[2] La couleur RLM 76 provoquait-elle une illusion d'optique, le jaune étant la couleur complémentaire du bleu ? Il est vrai qu'un clignement d'œil avec changement brusque de la direction du regard, dans une action rapide, peut ne laisser percevoir que la couleur complémentaire de la couleur que l'on vise.

[3] Pour cette période, les heures officielles allemandes et britanniques sont identiques à GMT + 2.

L'équipement en He 162 commence le 9 février 1945 à Parchim, mais la dotation ne sera complète qu'au début d'avril et les derniers Feldwebel 190 seront alors laissés à Garz, sur l'île d'Usedom. En même temps que les avions, arrivent le *Major* Richter et trois ingénieurs-pilotes de Rechlin. Le 12 février, Gordon Gollob se rend à Vienne en compagnie de l'*Oberstleutnant* Walter Dahl, nouvel inspecteur de la Chasse. Il y effectue un vol sur le He 162 M3, WNr 200003 (VI + IC), et ne se trouve guère enthousiasmé par les performances de l'avion, mais on lui fait savoir que trente appareils sont déjà prêts à entrer en service. Gollob ne peut que prendre acte de ce fait.

Le 24 février, la 2./JG 1, sous les ordres de l'*Oberleutnant* August Hachtel, doit rejoindre Vienne-Heidfeld, et la 3./JG 1, sous le commandement de l'*Oberleutnant* Emil Demuth, doit se rendre à Parchim afin, toutes deux, d'être transformées sur « Spatz ». Les pilotes de la 3./JG 1 arrivent à Vienne le 2 mars, recevant leur premier appareil d'entraînement, le He 162 M19, WNr 220002, livré le 28 février ; il sera détruit le 14 mars par une faute de pilotage à l'atterrissage avec l'*Unteroffizier* Tautz aux commandes, qui perd la vie dans l'accident. Tautz, manquant la piste, a percuté une pile de bidons d'essence. Le 4 mars, Emil Demuth, en compagnie de cinq pilotes, se rend également à Vienne-Heidfeld, mais devant l'impossibilité de voler sur l'unique avion alors disponible de la 2./JG 1, il repart pour Parchim. Selon Hachtel, au 7 mars, huit pilotes ont terminé leur transformation (en trois jours !), mais il n'y a toujours pas de « rampants ». Le He 162 M8, WNr 220008 (VI + IH), affecté à la 2./JG 1, est détruit le 12 mars à la suite d'une panne d'alimentation en carburant. Le *Feldwebel* Wancke s'en sort par miracle ! Ce même jour, le He 162 M26, WNr 220009 (VI + IS), est endommagé à 60 % par le *Flugzeugführer* Gerhard Gleuwitz. Ce même jour encore, les He 162 A-020 (M32), WNr 220020 (VI + IY), He 162 A-2 (M38), WNr 220026, et He 162 A-2, WNr 220027 (M39), sont détruits par un bombardement sur le terrain de Heidfeld.

Le lendemain, le premier exemplaire de Junkers-Bernburg est livré à la Luftwaffe. Il s'agit du He 162 A-1, WNr 310001, armé de MK 108.

Au tout début de mars (peut-être le 1er mars), le *Hauptmann* Paul-Heinrich Dähne prend le commandement du II./JG 1 qui arrive à Rostock pour percevoir ses avions. Il est prévu de convertir le III./JG 1 en avril-mai, de même que les

▲ Livraison, à Junkers-Bernburg, d'un « avion-patron » venant de Vienne-Schwechat au tout début de février 1945, pour la fabrication de la version A-1 à canons MK 108. Certains indices font supposer qu'il puisse s'agir du He 162 M25 (He 162 A-08, WNr 220008). On reconnaît la grande section de l'ouverture d'éjection des étuis et leurs maillons des obus de 30 mm du MK 108. (Collection E. Nielinger)

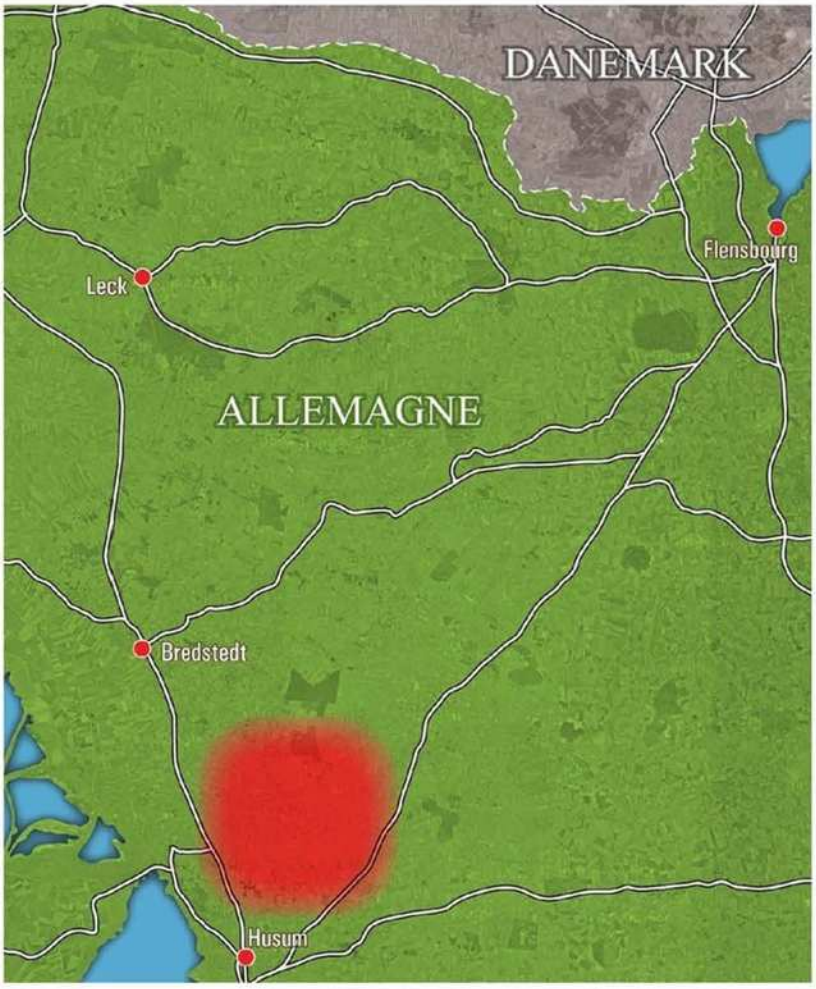
I. et II./JG 400 en remplacement du chasseur à fusée Messerschmitt Me 163 B Komet, dont l'autonomie est beaucoup trop petite pour lutter efficacement contre les bombardiers ennemis. Enfin, dans un rôle d'unité de conversion, il est projeté d'équiper le I./EJG 2. Après un début de concrétisation au III./JG 1, tous ces plans sont annulés. Leur instruction terminée, les personnels rejoignent Kothen. Le 1er avril 1945, l'usine de Vienne-Schwechat est évacuée devant l'Armée rouge, afin d'assurer la reprise de la production à Klagenfurt, dans le sud de l'Autriche, à environ 220 km au sud-ouest de Vienne. Entre-temps, Junkers-Bernburg a livré 20 He 162 A-1 et les unités attendent toujours leur dotation complète, alors qu'il y a 58 avions dans les parcs de la Luftwaffe, mais cloués au sol, car leurs moteurs ne sont pas encore transformés pour utiliser le carburant J2.

Le 16 avril, toujours sous le commandement de l'*Oberleutnant* Emil Demuth, le I./JG 1, dont la 4. *Staffel* a été dissoute l'avant-veille, arrive à Leck, près de la frontière danoise, venant de Parchim (9.2.45-9.4.45) *via* Ludwigslust (9.4.45-15.4.45), à 30 km plus à l'ouest. L'unité séjournera à Leck jusqu'à la fin de la guerre. Il a été dit que les pilotes ont reçu l'ordre d'éviter le combat, ce qui est vraiment surprenant en temps de guerre et vu les moyens mis en œuvre pour mettre le « Spatz » en service. Une autre légende s'est répandue selon laquelle le JV 44 a été équipé de He 162. L'origine en est certainement le départ de Heinz Bär, avec ses He 162, de la tête du III./EJG 2 pour la JV 44, jusqu'à ce que l'on découvre (ou redécouvre ?) que cette unité n'avait été équipée que de Me 262...

▲ Le He 162 A-2, « weiße 1 », du *Leutnant* Rudolf « Rudi » Schmitt. Le chiffre blanc souligné de noir est placé avant l'insigne de la 1./JG 1, conformément aux règlements appliqués à Parchim en février-mars 1945. On aperçoit, au travers de la peinture RLM 76, la structure du fuselage métallique. La bâche sur le réacteur appartient au « weiße 5 ». (Collection E. Nielinger)

EN OPÉRATIONS, PERTES ET VICTOIRES

Le 19 avril, jour de la première opération d'interception par des He 162, le *Feldwebel* Günther Kirchner est perdu avec sa machine. Dans son *Flugbuch* (carnet de vol), son décollage porte l'heure de 12h22 et, en remarque, on peut lire : « Tombé en combat aérien contre des Thunderbolt vers Klintum, 4 km au sud de Leck » et une signature : « Berger ». L'avion est le « *gelbe* 2 » de la 2./JG 1. Il a décollé en compagnie de l'*Oberleutnant* Gerhard Stiemer en *Rottenflug* (vol à deux) pour intercepter des avions ennemis. C'est Gerhard Stiemer qui, par la suite, précisera que c'est pendant le décollage, à une altitude de 50 m environ, que Günther Kirchner a été coiffé par un P-47. Le pilote du He 162 réussit à évacuer son avion, mais l'altitude trop basse empêche le parachute de se déployer. Pour ce 19 avril, existe dans les archives de la RAF un rapport de combat rédigé par le *Flying Officer* Geoffrey Walkington du N° 222 (Natal) *Squadron* qui, sur le Hawker Tempest V, RAF serial SN 185, revendique la destruction d'un « avion ennemi non identifié » (sic). Walkington décrit l'avion comme portant un camouflage vert moucheté [1], ayant un empennage à double dérive et un nez plongeant. C'est un monomoteur avec une aile ressemblant à celle d'un Bf 109. Seul le dessous donné comme étant de couleur jaune fait se poser des questions, mais cette teinte jaune a souvent été décrite [2]. L'heure de l'action, donnée par Geoffey Walkington, est 12h20 [3], mais le lieu, l'aérodrome de Husum, est situé à quelque 30 km au sud de Klintum ! Walkington a-t-il réellement descendu Kirchner ? Il y a de grosses différences d'avec le récit de Stiemer, même si l'on peut considérer la différence de lieu comme une erreur relativement fréquente ; erreur, la plupart du temps corrigée à la suite des premiers rapports.



▲ Le lieu de rencontre entre le *Leutnant* Rudolf Schmitt et un « Typhoon » le 4 mai 1945. La zone a été tracée selon les indications portées dans son carnet de vol par le pilote allemand.

135 Wing Personal Combat Report
No.68. **145**

A. 19th. April 1945.
B. 222(Natal) Squadron.
C. Tempest V.
D. 1058 - 1315.
E. 1220.
F. HUSUM Aerodrome.
G. 500 feet.
H. 1,000 feet.
I. Nil.
J. One unidentified enemy aircraft destroyed.

K. F/O. G. WALKINGTON.

I was flying as Blue 1 strafing Husum Airfield when I sighted an aircraft flying in a Northerly direction away from the aerodrome. I immediatly broke off my attack on the airfield and chased this aircraft which was camouflaged mottled green with a yellow underside and appeared to have twin fins and rudders and one engine. The nose of the aircraft had a drooping appearance and the wings (plan view) resembled those of a Me109. Due to my loss of speed on turning the enemy aircraft pulled away to about 1500 yards. Having now recognized this aircraft as hostile by its camouflage, I gave chase, but was unable to close, my I.A.S.being 360 m.p.h. The enemy aircraft did a 360 degrees turn to starboard which I followed, turning inside. During my turn I managed to close to 1,000 yards. Being unable to gain further I trimmed my aircraft carefully and allowing about three quarters of a ring above enemy aircraft I fired short bursts. Enemy aircraft then pulled up through cloud which was 8/10ths. at 3,000 feet; I followed through a gap and passed enemy aircrfat spinning down out of control from approx 3,500 feet. I then watched enemy aircraft explode on the ground near Husum aerodrome. The enemy aircraft burned for about 30 seconds, emitting flames and thick black smoke, which however, ceased completely at the end of the period.

Claim : - One unidentified enemy aircraft destroyed.

N.B. No Gyro gunsight fitted.

Ammo expended. S.AP.I. 150 H.E.I. 150

G. Walkington F/O
(Pilot)

R. C. Chenery F/O
Intelligence Officer.

▲ Rapport de combat du *Flying Officer* Geoffrey Walkington à la suite de sa rencontre plus que probable avec un He 162, le 19 avril 1945, dans le secteur de Husum.

Selon Walkington, l'avion ennemi était à une altitude de 150 m et, à 580 km/h, il arrive à se placer à 900 m derrière lui, en virage. Il tire quelques courtes rafales en trois quarts arrière. Touché, l'avion grimpe à 1 000 m à travers une couverture nuageuse de 8/10 et Walkington l'aperçoit ensuite, par une trouée, plonger désemparé vers le sol à partir d'une altitude de 1 100 m. Walkington a tiré 150 obus explosifs et 150 obus perforants semi-blindés.

Le 25 avril suivant, le I./JG 1 tente d'intercepter un groupe « de Mosquito d'attaque au sol » [4].

Pendant cet engagement, l'*Unteroffizier* Helmut Rechenbach est descendu après, semble-t-il, qu'il a remporté une victoire, selon les témoignages de l'*Oberleutnant* Emil Demuth et du *Stabsintendant Hauptmann* Ludwig Siegfried. Rechenbach aurait descendu un avion anglais près de Hohenwarte, au Danemark. La *Flak* réclame également cette victoire sur l'avion anglais. Cependant, deux membres de la JG 1, dont nous ne connaissons pas les patronymes, disent avoir assisté à l'interrogatoire d'un pilote anglais dans le casino de Leck, qui fut pansé par les Dr. Strück et Ohlen, médecins de l'unité.

Le 30 avril, le *Leutnant* Hans Rechenberg, du II./JG 1, subit le tir d'un Spitfire et se pose en catastrophe près de Wismar, à 200 km environ à l'est de Leck. Il s'en sort sans dommages.

Une autre victoire aérienne sur He 162 est revendiquée par un pilote de North American F-6 Mustang du 10th *Photo Recon Group* (USAAF) du 12th TAS *Recon Squadron*.

En marge de ces pertes en combat, le He 162 eut à souffrir de nombreux accidents dus à des pannes d'alimentation en carburant.

Le total reconnu des pertes s'élève à 2 pertes en combat, 3 par défauts techniques, 8 pour causes diverses, dont les défauts d'entretien, et 10 pour causes inconnues mais soupçonnées être des pannes de carburant selon les nombreux comptes-rendus, causant la mort de 10 pilotes et des blessures pour 5 autres. Un pilote est porté disparu.

ENTRE MYTHE ET RÉALITÉ : VICTOIRES AÉRIENNES SUR HE 162 ?

S'il est impossible de confirmer ou de nier les victoires aériennes attribuées à Herbert Ihlefeld et à Helmut Rechenbach, il y a, en revanche, matière à discussion sur celle attribuée au *Leutnant* Rudolf Schmitt.

Au départ, en 1980, nous avons en main le carnet de vol du Leutnant Rudolf Schmitt dans lequel, sur la douzième ligne de la dernière double-page, nous lisons :

« Vol N° 611, (avion) « 1 blanc », 5e vol à l'ennemi, (jour) 4.5.45 à 11h56, (durée du vol) 18 min. (remarque) « 11h45 : Typhoon *wirksam beschossen* (*Abschuss nicht bestätigt*), 05 Ost ST 7 » [5]

« *Wirksam beschossen* » est une expression employée à l'époque pour décrire la destruction d'un objectif terrestre ou, en combat aérien, lorsque des morceaux se détachent de l'avion ennemi sur lequel on vient de tirer et signifie

[4] Selon le *Flugbuch* du Leutnant Rudolf Schmitt de la 1./JG 1.

[5] Cette inscription indique le lieu du combat, avec les références du *Gradnetzmeldeverfahren der Luftwaffe* (procédé de communication des coordonnées géographiques de la Luftwaffe) qui désignent une surface comprise entre 9° à 9° 10'Est et 54° 30'à 54° 35'Nord, à 10 km au nord de Husum.

Heinkel He 162 A-2 (120231), « weiße 6 »,
1./JG 1,
Leck, 7 mai 1945

▲ Heinkel He 162 A-1, « gelbe 6 », de la 3./JG 1. Systématiquement donné comme 120017, cela est impossible, car la photo révèle sans ambiguïté que l'avion est un A-1 à canons MK 108. De plus, le camouflage est typique de chez Junkers à Bemburg. Le *Werknummer* pourrait être 310012, livré à la JG 1 le 4 mai 1945. En arrière-plan, on voit le « weiße 3 » (120028) de la 1./JG 1. La photo a été prise à Kassel. (Collection J.V. Crow)

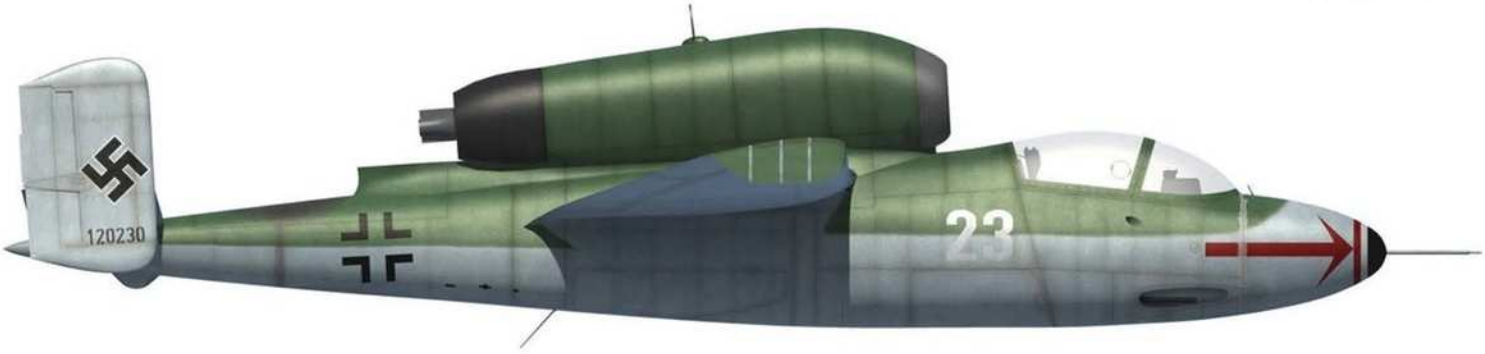
« mitraillé » ou encore « canonné efficacement », laissant supposer une chute inévitable. La remarque qui suit indique que la victoire n'est pas confirmée ou non homologuée. Le code en bout de ligne indique le lieu de la rencontre, en l'occurrence, une dizaine de kilomètres au nord de Husum.

Au fil des années, pour une raison inconnue, le Typhoon se transforme en Tempest... La RAF, au 4 mai 1945, ne déclare la perte que d'un seul avion parmi les vingt et un *Squadrons* de Typhoon basés sur le continent, celui du *Major* James Cullen (SW 454, HF°V) du N° 183 *Squadron*, basé à Celle. Son avion a été endommagé par l'explosion des munitions d'un *Schnellboot* qu'il venait de mitrailler. Vers 11h30, le *Major* Cullen pose son Typhoon sur la pointe Sud de l'île de Fehmarm. Après avoir parcouru quelques kilomètres à pied, il est appréhendé par une sentinelle devant la base de Grossenbrode, désarmé et conduit sur le terrain d'aviation. Le chef de corps lui rend son arme et lui procure un véhicule pour le reconduire à son unité, où il arrivera le 5 mai dans l'après-midi sain et sauf. Deux Typhoon sont endommagés ce 4 mai, mais ils peuvent toutefois rentrer à leurs terrains. Le premier, du N° 175 *Squadron*, piloté par le W/O Swales, est touché par la *Flak* au-dessus de la baie de Hohwacht, à vingt kilomètres à l'ouest d'Oldenburg in Holstein. Il doit rebrousser chemin et fait un atterrissage sur le ventre à Hustedt vers 8h45. Le second Typhoon endommagé, du N° 245 *Squadron*, doit se poser d'urgence, vers 14h00, à Lüneburg, après avoir été touché par les débris projetés par un remorqueur explosant à la suite d'une attaque dans le fjord de Flensburg. On voit que les lieux et les heures ne correspondent pas à l'engagement décrit par Rudolf Schmitt.

Sept *Squadrons* de Tempest sont stationnés en Allemagne et tous sont pleinement opérationnels. Le *Flying Officer* Tom Austin du N° 486 *Squadron* raconte, en 1989, le déroulement de la fin de sa mission, qui se termine vers 8 heures du matin le 4 mai 1945, soit environ quatre heures avant la rencontre du Leutnant Rudolf Schmitt. Austin décolle en compagnie de cinq autres Tempest pour une reconnaissance armée sur l'axe Roddecke-Adersleben, au Danemark. Aux environs de Stenderup, la lampe d'alarme « huile » s'allume. Il n'en tient pas compte, étant donné que pression et température sont normales. Vers Satrup, Austin, avec un ailier, attaque au sol deux Fieseler Fi 156 Storch. Comme Austin effectue un virage, un grand choc se fait sentir dans le moteur, qui perd immédiatement du régime. Il exécute un parfait atterrissage sur le ventre sur un terrain bien plat, mais un palis brisé par une aile cognant sur la verrière lui fracture un poignet. Dès l'immobilisation complète de l'avion, il décampe. Il se croit alors être dans les alentours de Satrup. Fait prisonnier à la tombée de la nuit par un groupe du *Volkssturm*, il est conduit dans un bâtiment, où il passe la nuit parmi une quarantaine d'Allemands.

▼ Gros plan sur l'insigne de la 1./JG 1 sur le « 4 blanc » (120067). Le fond est soit jaune, soit rouge. Ici, il semble rouge. (Collection J.V. Crow)

Heinkel He 162 A-2 (120223), *Oberst* Herbert Ihlefeld, « weiße 23 », Stab./JG 1, Leck, 7 mai 1945



▲,◀ et ▶ Trois photos du « weiße 4 » (120067) vu à Kassel avec un empennage sans peinture. L'avion saisi en état de vol se dégrade lentement. (Collection J.V. Crow)

▼ Nous sommes le 7 mai 1945, la guerre est maintenant terminée dans le Schleswig-Holstein et les pilotes de la JG 1 attendent le règlement de leur sort par les Britanniques. De gauche à droite : *Major* Werner Zober, *Oberst* Herbert Ihlefeld, *Hauptmann* Heinz Künnecke, *Oberleutnant* Karl-Emil Demuth, *Major* Bernd Gallowitch, *Hauptmann* Strasen, *Hauptmann* Reinbrecht (à demi caché) et *Oberleutnant* Wolfgang Wollenweber. (Collection J.V. Crow)

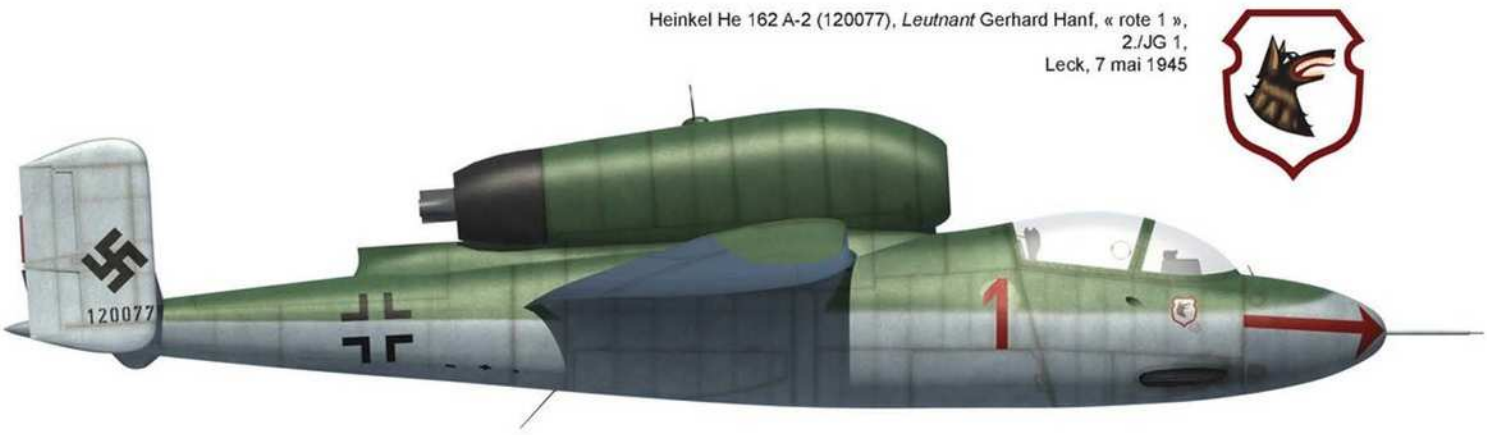
Le lendemain matin, il est conduit vers un hôpital de Flensburg pour y recevoir des soins. Tom Austin se rappelait ce trajet vers Flensburg comme le plus oppressant de sa vie, car que pouvait bien opposer comme résistance une *Kübelwagen* aux quatre canons de 20 mm d'un Typhoon ou d'un Tempest en maraude ?

Les archives officielles de la RAF donnent la perte de trois chasseurs-bombardiers pour le 4 mai 1945 ; nous venons de découvrir les deux premiers, le troisième est inconnu (!), mais ce n'est pas un monomoteur. Le 6 mai, ces pertes montent à quatre et cela est compréhensible par le fait que certains avions rentrant en piteux état sont classés irréparables dans les jours suivants. Ce quatrième avion entretient le mystère. Les Américains ne déclarent aucune perte dans le secteur ce jour-là. S'agit-il en réalité d'un avion qui n'a rien de commun avec un Typhoon ou un Tempest ? Un avion soviétique ?

Notons que ni Ihlefeld ni le *Staffelkapitän* de la 1./JG 1, le *Hauptmann* Heinz Künnecke, ne se sont souvenus de cette victoire de Rudolf Schmitt, décédé en 1961, probablement des suites de sa captivité.

Le lecteur jugera, car il n'y a aucun argument valable pour douter de la véracité de l'inscription du *Flugbuch* de Rudolf Schmitt. Signalons, pour être complet, que ces *Flugbücher* étaient souvent, sinon toujours, renseignés par des « administratifs », à la suite des comptes-rendus de missions. En outre, le carnet a reçu le tampon d'authentification, contresigné par Künnecke lui-même.

Quoi qu'il en soit de ce qui précède et quoi qu'il en soit de ce que chacun peut penser, une chose est certaine : le petit « Spatz » a bien connu le feu…



Heinkel He 162 A-2 (120077), *Leutnant* Gerhard Hanf, « rote 1 », 2./JG 1, Leck, 7 mai 1945

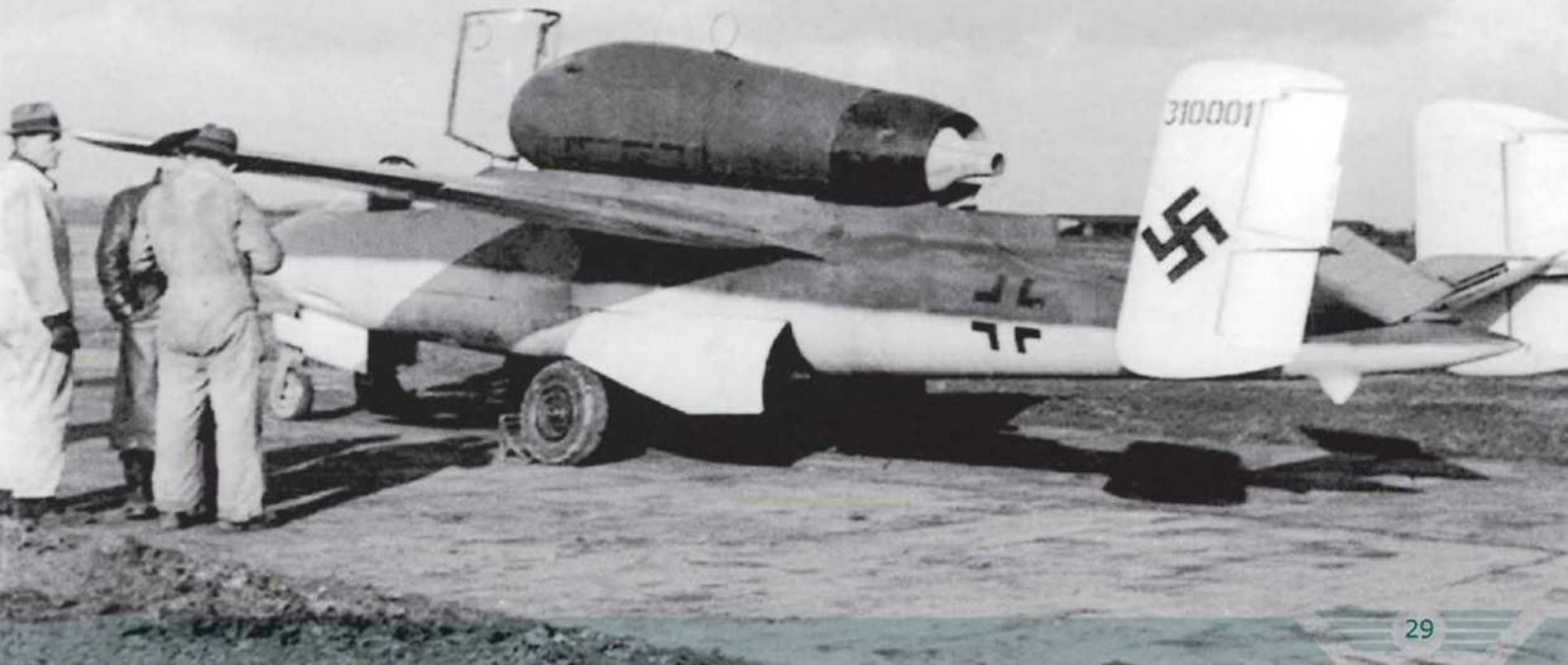
RÉORGANISATION À LA JG 1

Depuis le 30 avril 1945, le I./JG 1 à Leck et le II./JG 1 à Warnemünde sont réunis en un seul I. (*Einsatz*)/JG 1. À cette occasion, toute la JG 1 est rassemblée à Leck le 2 mai 1945, le *Stab*./JG 1 arrivant de Ludwigslust. Le 3 mai 1945, la JG 1 subit une complète réorganisation, sous la forme de commandements doubles avec des commandants « volants » et des commandants « non volants ». Le II./JG 1 a commencé son entraînement sous les ordres du *Hauptmann* Paul-Heinrich Dähne, qui se tue le 24 avril 1945. Son successeur, le *Major* Zober, était certainement « non volant », car unijambiste, il ne volera certainement pas sur He 162. Avec la formation du I. (*Einsatz*)/JG 1 (groupe opérationnel), le nouveau II (*Sammel*)./JG 1 (ou groupe collectif) devient un recueil du trop-plein de pilotes non volants et autres membres du personnel sous les ordres du *Hauptmann* Rahe. Toutes les personnes en surplus sont notées « z.b.V. » (*zur besonderen Verwendung*), c'est-à-dire « pour emploi spécial ».

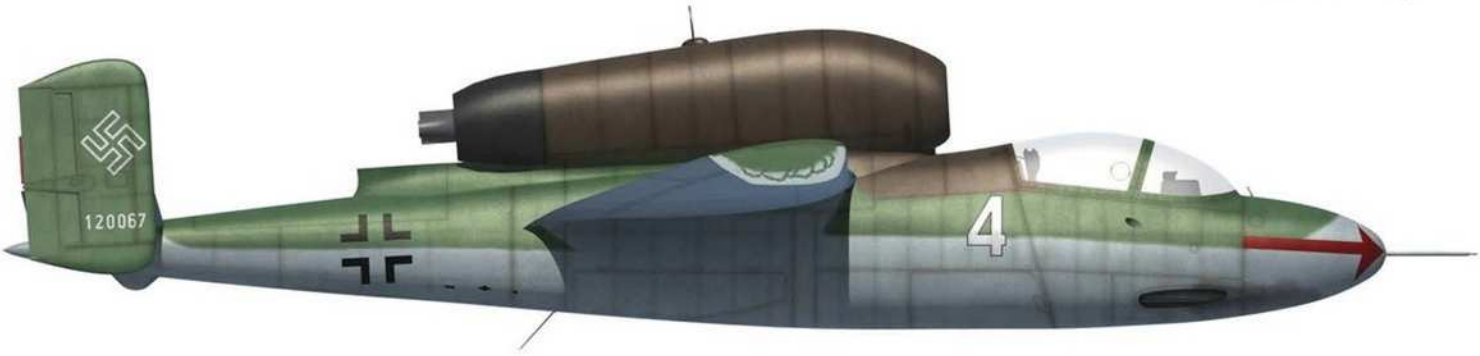
UNE NOUVELLE UNITÉ DE « *VOLKSJÄGER* »

À l'exemple de la 12. *SS-Panzerdivision* « Hitlerjugend » qui est engagée dans la bataille de Normandie dès le 6 juin 1944, il est envisagé dès les débuts du He 162 de créer une « *Sondergeschwader* » (escadre spéciale) également baptisée « Hitlerjugend », au sein de laquelle ne voleront que des pilotes membres des Jeunesses hitlériennes. La formation en sera assurée par le NSFK (*Nationalsozialistisches Fliegerkorps*), le corps volant du NSDAP (parti nazi).

▼ Le premier Spatz de chez Junkers-Bemburg, le WNr 310001, vu juste avant son premier vol, le 15 février 1945. (Collection E. Nielinger)



Heinkel He 162 A-2 (120067), « weiße 4 »,
1./JG 1,
Leck, 7 mai 1945)



Auparavant, à l'été de 1944, avait été instauré par Hitler, le « *Volkssturm* » (soulèvement populaire ou levée en masse), pour redresser la situation incertaine de l'Allemagne. Cet ordre est complété par celui du *Generaloberst* Alfred Keller : « Si vous ne pouvez pas descendre votre ennemi, abordez-le ! »
Le NSFK est avant tout composé de pilotes de planeurs. Comme expliqué dans le tome 1 (partie technique), pour faire l'économie d'un « apprentissage de pilotes complets sur avion motorisé », une version planeur et biplace du « *Volksjäger* » voit le jour afin d'être employée en parallèle avec le Blohm und Voss BV 40, un planeur de chasse, et le Me 163 B Komet que certains considèrent comme n'étant qu'un « planeur à moteur » et surnommé « la *Flak* volante ». Les mythomanes du régime nazi avaient trouvé leurs armes idéales et le véritable « chasseur populaire » ! Une école est même ouverte à Trebbin, dans le secteur de Potsdam.

LA REDDITION

Le matin du 5 mai 1945, la *Luftflotte Mitte* envoie l'ordre de cesser les hostilités. Le *Hauptmann* Ludwig Siegfried se rappelle : « Vers 8 heures du matin, le 5 mai, nous avons reçu l'ordre du quartier général de la *Luftflotte Mitte* d'arrêter toute action. Nous avons alors placé un ou deux kilos d'explosifs dans les avions. Mais dans la soirée, nous avons eu un nouvel ordre nous enjoignant de livrer nos avions intacts à l'ennemi. Pendant la nuit, nous avons donc retiré les explosifs. Le 6 mai, les Britanniques ont investi l'aérodrome que nous avons évacué avant leur arrivée. Nous nous dirigions vers Flensburg afin de rejoindre le camp de Schmörholm. Les armes avaient été récupérées et seuls les officiers avaient conservé leurs pistolets. Le 8 mai, les Alliés ont pris possession du terrain et se sont partagé nos He 162. Ils ont également récupéré le personnel technique auquel ils ont demandé de garder les avions en état de vol. Le 25 mai, nos auxiliaires féminines ont été libérées. J'ai été moi-même libéré le 13 juillet et me suis alors rendu chez moi, dans la maison familiale, à Wesermünde. »
Selon le rapport « Dissolution of the Luftwaffe » rédigé par les British Air Forces of Occupation (BAFO), le 6 mai 1945, un véhicule blindé transportant quatre officiers de la commission « Air » du désarmement d'un régiment de la RAF fait le déplacement du QG du 21st *Air Group* de Montgomery à Lüneburg vers Schleswig pour recevoir la reddition de la *Luftflotte* Reich. Son QG se trouve dans un bois très épais situé à Missunde, à 10 km environ à l'est de la ville de Schleswig. Sous les couverts, une multitude de véhicules sont rassemblés. Le *General* Stumpff attend les Britanniques ! Il les accueille respectueusement en les saluant militairement, comme le veut la règle. Après avoir été reçu dans une des caravanes, un des officiers allemands tend la main en guise de salut. Ce geste était quelque peu redouté par les Britanniques qui avouent que, malgré les circonstances, il était assez difficile de refuser une main tendue.
Ce même jour, qui doit être celui du dernier vol de guerre pour les He 162 de la JG 1, se termine tragiquement. Le *Fähnrich* Oskar Köhler, venant de la JG 105, se blesse dans le crash de son avion à l'atterrissage. Il percute les barrières en bout de piste qu'il a jugée plus longue. Il est retiré de son avion par l'*Oberleutnant* Demuth et le médecin de l'unité, le Dr. Seebach.
C'est dans l'après-midi que les blindés britanniques pénètrent sur le terrain de Leck. Les Allemands sont alors désarmés et consignés dans les baraquements.

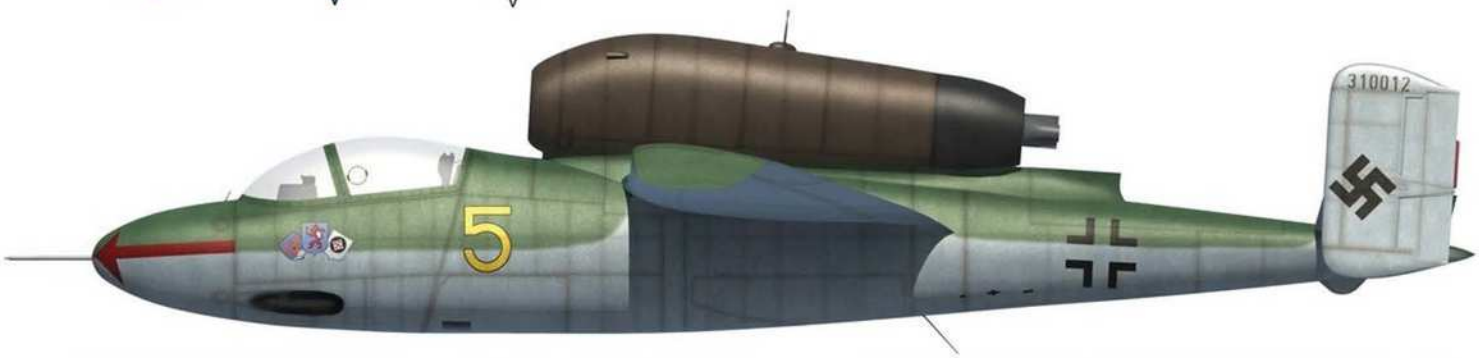
▼ Les Spatz de la JG 1 le 7 mai 1945. Son appareil photo en main, on reconnaît le *Hauptmann* Heinz Künnecke. (Collection E. Nielinger)

▼ Au premier plan, le He 162 A-2 du *Leutnant* Rudolf Schmitt, le « weiße 1 » de la 1./JG 1, avec lequel il a tiré sur un avion britannique qu'il a déclaré être un Typhoon. On remarque que cet avion fait partie du début de série chez Heinkel-Rostock. Les tout premiers exemplaires avaient la croix noire de fuselage bordée de blanc et les dérives sombres. Nous pensons, après de nombreux recoupements, que c'est le 120013, voire le 120015 actuellement au Musée de l'air. Le débat n'est pas tranché. Derrière, se trouve le « gelbe 5 » (310018 ou 310078) du *Hauptmann* Künnecke, suivi du « weiße 3 » (120028) et du « weiße 6 » (120231) au nez sombre. (Collection E. Nielinger)

▼ Un Heinkel He 162 A-1 fabriqué par Junkers-Bernburg et armé de deux canons MK 108 de 30 mm. Sous cet angle, la production Junkers est reconnaissable au camouflage qui descend très bas sur le nez. Il s'agit ici du premier « gelbe 5 » de la 3./JG 1 à Ludwigslust au début d'avril 1945. Il a été piloté par le *Leutnant* Hans Berger le 5 avril 1945 au-dessus de Parchim. (Collection E. Nielinger)

Heinkel He 162 A-1 (310012), « gelbe 5 »,
3./JG 1,
Leck, 7 mai 1945

NB : L'avion porte ici le WNr 310012, mais les dernières découvertes semblent plus indiquer le WNr 310003, voire 310005.



▲ Gros plan sur le 120067, abondamment photographié à Kassel. Le cliché est remarquable pour les détails qu'il révèle, notamment la fixation du pare-brise par des vis « quart-de-tour » sur le montant et le capot derrière le cockpit, recouvrant les boîtes à munitions des MG 151/20. (AMC - E24004-2)

▶ Le « Lion de Dantzig » (rouge sur fond blanc), insigne de la 3./JG 1, sur le « 3 jaune », WNr 120072, des *Leutnants* Gerhard Stiemer et Günther Kirchner. Lors d'un vol de démonstration au RAE de Farnborough, le 9 novembre 1945, l'avion s'écrasera au sol, tuant son pilote, le *Flight Lieutenant* R. A. Marks. (Collection J.V. Crow)

▲ Heinkel 162 A-2, WNr 120067, « weiße 4 » de la 3./JG 1 à Leck le 7 mai 1945. Les avions sont alignés « comme à la parade » à la demande des Britanniques. L'avion vu ici fait partie de la seconde série avec les croix de fuselage uniquement formées d'équerres noires. Les teintes supérieures sont en RLM 81 et 82, les parties inférieures en RLM 76. On remarquera la peinture noire des goulottes des armes. Le chiffre blanc est liséré en noir. À droite, on aperçoit le « weiße 21 » (120221), le « gelbe 5 » (310003), le « gelbe 4 » (120076), le « rote 1 » (120077) et, enfin, le « gelbe 11-20 » (120074) du *Leutnant* Demuth. (Collection E. Nielinger)

▲ Plan rapproché de l'avion du haut de page, qui nous donne la forme exacte de la flèche rouge et nous montre bien la petite glace circulaire d'aération cabine ou de communication avec l'extérieur. L'objet vertical sous l'arceau du pare-brise est le verrou de verrière, ici en position « Ouvert ». Le fond de l'insigne semble rouge et blanc et l'on voit bien le liséré noir du chiffre 4 blanc (1./JG 1). La trappe sous le chiffre donne accès aux MG 151/20, dont le long canon émerge dans la goulotte peinte en noir sur son pourtour. (AMC - E24004-1)

Les vainqueurs demandent également que tous les avions de la place soient rassemblés et leur soient présentés. Pour notre part, nous ne nous intéresserons qu'aux He 162.

LES HEINKEL HE 162 À PARTIR DU 6 MAI 1945

Le Heinkel He 162 « Spatz » possède la particularité d'avoir fait l'objet de plus nombreuses photographies que tout autre avion de la Luftwaffe au moment de la capitulation de l'Allemagne. Sur les trente et un He 162 en état de vol saisis par les Britanniques sur tout le territoire du *Reich*, qui englobait l'Autriche à l'époque, vingt-deux se trouvent sur le terrain de Leck. Ils sont alignés de chaque côté de la piste orientée ONO-ESE, et de ce fait l'éclairage est excellent sous le soleil printanier. Regardant vers l'ONO, les appareils sont au nombre de neuf à gauche et de treize à droite.

Ceux de la rangée de droite sont tous identifiés avec quasi-certitude. À gauche, seuls quatre sont identifiés sans aucun doute possible. Les cinq restants sont sujets à supposition, bien que l'on connaisse tous les *Werknummern* des avions saisis à Leck. Dans la rangée de droite, en commençant par l'appareil au premier plan derrière le *Hauptmann* Heinz Künnecke, on a les « WNr 120013, 1 blanc, du Leutnant Rudolf Schmitt [6]; WNr 310078 [7] « 5 blanc » ; WNr 120028, « 3 blanc » ; WNr 120231, « 6 blanc » ; WNr 120222, « 7 blanc » ; WNr 120072, « 3 jaune » ; WNr 120086, sans code ; WNr 120098, « 2 blanc » [8]; WNr 120221, « 21 blanc » ; WNr 310005, « 5 jaune » au triple insigne [9]; WNr 120076, « 4 jaune » ; WNr 120077, « 1 rouge », le fameux « *Nervenklau* » (expression pas très claire... qui signifierait enquiquineur) [10] du *Leutnant* Gerhard Hanf et WNr 120074, « 11-20 jaune » d'Emil Demuth.

Tournons-nous vers la gauche : on trouve le WNr 120067, « 4 blanc », suivi des WNr 120095, « 20 blanc » ; WNr 31000 (6), « 7 rouge », WNr 3100 (17), « 6 jaune »... Ensuite, nous plaçons sans certitude absolue pour leur position respective, les trois derniers avions, qui sont des « Rostock » : WNr 120093, code inconnu ; WNr 120091, « 5 rouge » et WNr 120 (xxx), « 7 jaune » [11].

Ne figurent pas sur ces photos le 120223, « 23 blanc » attribué à Ihlefeld, le 120233, sans code mais vu cassé sur une photo et un « 8 blanc » qui a porté auparavant un numéro à deux chiffres, qui semble être 22, et orné d'une grande flèche de nez en position reculée, laissant supposer l'effacement de la cocarde noir, blanc, rouge. Son camouflage correspond aux seconde et troisième séries des « Rostock ». Est-ce l'ancien avion « rote 22 » basé à Husum et livré à Leck le 16 avril 1945 ? ■

[6] Ou WNr 120015, l'avion du Musée de l'air et de l'espace, qui vient bien de Leck. Cet appareil a été le He 162 N° 3 au CEV.

[7] D'autres « Bernburg » sont éligibles à ce « 5 blanc », tels les 310006, 310011 et 310023...

[8] Donné aussi comme 120093, mais l'empennage portant le WNr 120093, sur la seule photo connue de lui, est monté sur un fuselage de tout début de série inconnu. Précisons que les avions français ont été remontés en mélangeant les morceaux... Comme d'autres aux USA.

[9] Cet avion a été livré à la France en compagnie d'un autre « Junkers-Bernburg », le WNr 310003, qui est également candidat pour être ce « 5 jaune »...

[10] Dans le *Flugbuch* de Gerhard Hanf, cet avion est marqué « + 1 », que de nombreux auteurs retranscrivent ainsi sans savoir que le signe « + » ne signifie pas « plus » ou « croix » mais c'est tout simplement le « r » (pour « rote », rouge) stylisé en « *Spitzschrift* » ou écriture gothique manuscrite encore très utilisée à l'époque...

[11] Il manque dans cette liste le WNr 120223, « 1 jaune », qui fut également livré à la France. Le cinquième He 162 A « français » fut le He 162 A-1, WNr 120093.

RECONSTITUTION DE LA JG 1 AU 8 MAI 1945

Stab JG 1
Trois nez tricolores :
11 jaune, WNr 120074, Stab 3./JG 1
21 blanc, WNr 120221, Stab I./JG 1
23 blanc, WNr 120223, Stab I./JG 1

Un nez normal :
20 blanc, WNr 120095, peut-être Stab 4./JG 1

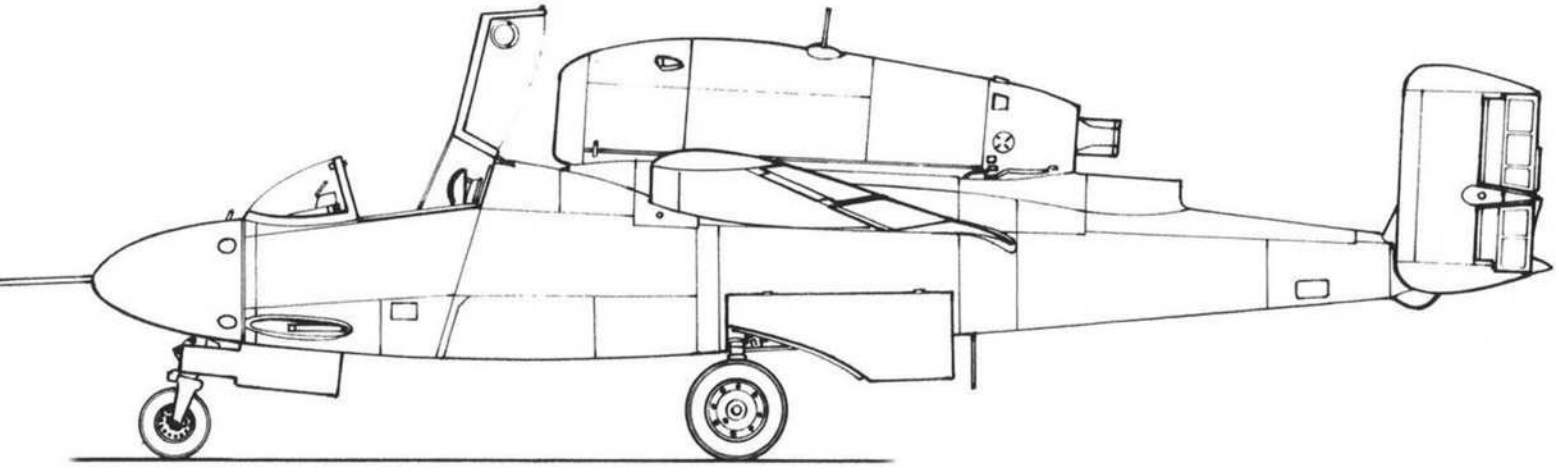
1./JG 1
1 blanc, WNr 120013 ou 120015
2 blanc, WNr 120098
3 blanc, WNr 120028
4 blanc, WNr 120067
5 blanc, WNr 310078 ou 310018
6 blanc, WNr 120231
7 blanc, WNr 120222
8 blanc, WNr 120xxx

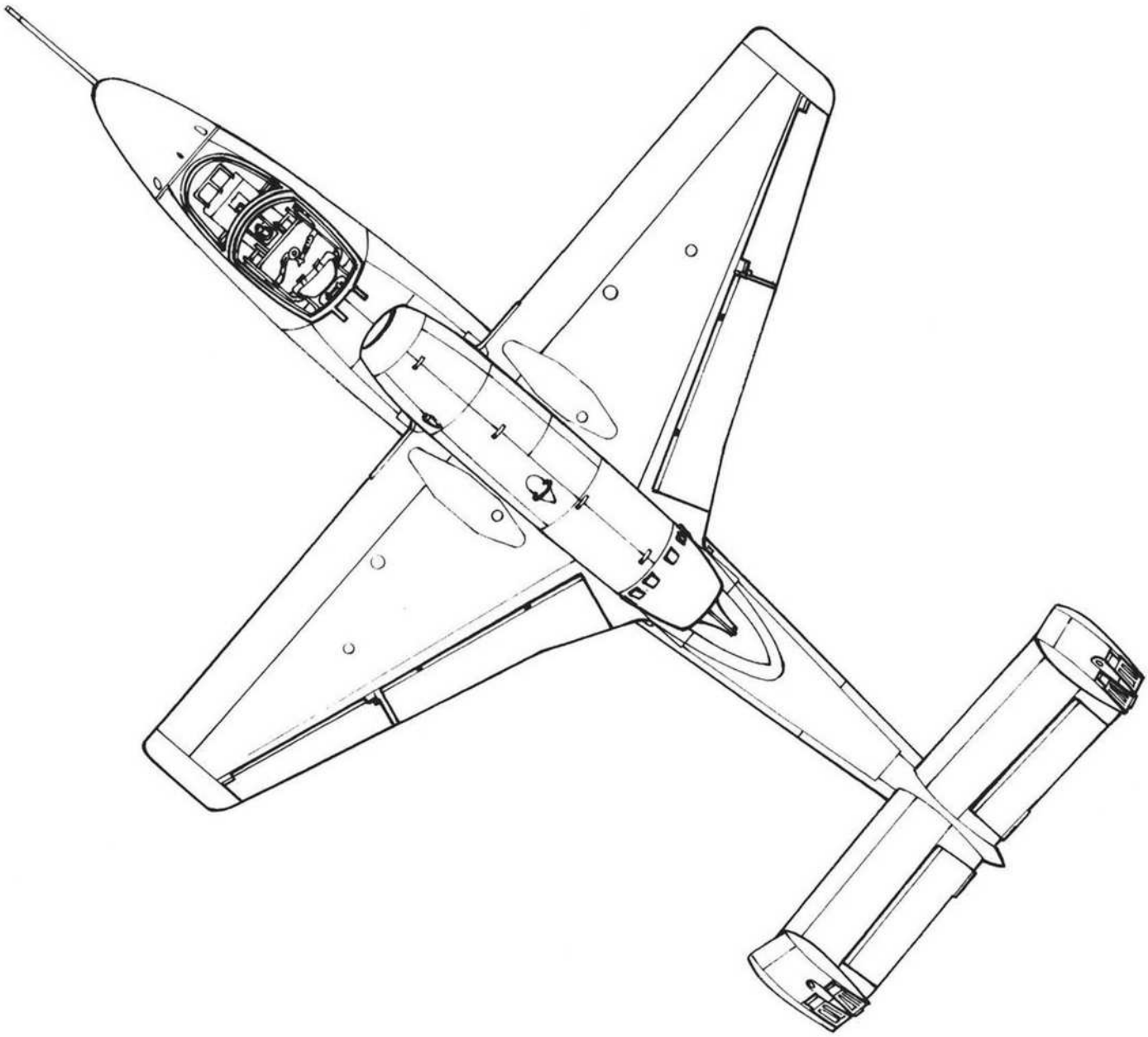
2./JG 1
1 rouge, WNr 120077
2 rouge, WNr 120235
3 rouge, WNr 120097
4 rouge, WNr 120068 ou 120233
5 rouge, WNr 120091
6 rouge, WNr 120233 ou 12068
7 rouge, WNr 310003 ou 310005

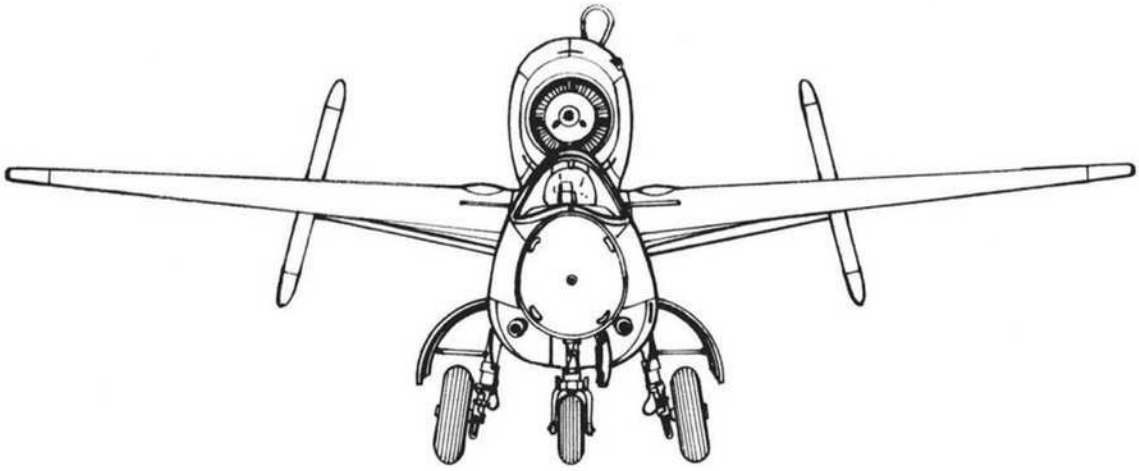
3./JG 1
1 jaune, WNr 120223
2 jaune, WNr 120098
3 jaune, WNr 120072
4 jaune, WNr 120076
5 jaune, WNr 310005 ou 310003
6 jaune, WNr 310012
7 jaune, WNr 120228

▲ Le He 162 A-2, WNr 120077, « *rote* 1 » de la 2./JG 1 du Lt Hanf, vu aux USA, à Freeman, centre d'évaluation de l'Air Force. Le camouflage n'est déjà plus dans son état d'origine... (DR)

◀ L'avion de l'*Oberst* Ihlefeld, WNr 120230 (23 blanc du Stab./JG 1), vu aux USA avec l'empennage du « 7 blanc » WNr 120222.







HEINKEL HE 162 A-2 « SALAMANDER »

ECHELLE 1/48e

© H. CANCE - 2011

▲ Un Komet saisi par la cinémitrailleuse d'un chasseur américain. Il s'agit du « weiße 7 » du *Feldwebel* Rudolf Zimmermann, revendiqué détruit par les *1st Lieutnants* Erdkamp et Farrell du 364th FG, le 7 octobre 1944. Bien que touché par les tirs américains, le Me 163 B V62 survit au combat et rejoint sa base de Brandis, où il est « strafé » à l'atterrissage par des Mustang ; Zimmermann s'en sort à nouveau sans une égratignure. (US NARA)

CHAPITRE III

Le Messerschmitt Me 163

Le Messerschmitt Me 163 Komet, plus exactement Lippisch Me 163, est le seul chasseur à fusée utilisé opérationnellement pendant la Seconde Guerre mondiale. C'est aussi, sans aucun doute possible, le moins conventionnel avec sa conception « sans queue ». À l'encontre des autres avions à réaction entrés en service, conçus d'après un cahier des charges pour une catégorie précise, le Komet, dans sa version Me 163 A, évolution du DFS 194, commence strictement comme avion expérimental afin d'évaluer les possibilités des moteurs-fusées. Ce sont les circonstances et l'entêtement de son concepteur qui en feront un intercepteur entrant en service pendant l'été de 1944, tout d'abord dans une unité à moitié d'entraînement, à moitié opérationnelle. Son impact en fin de compte, sera négligeable sur le plan matériel mais énorme, psychologiquement parlant, sur les équipages de bombardiers qui eurent à subir ses assauts. De toute la guerre, le Komet aura été l'avion, tous types confondus, le plus rapide.

L'*ERPROBUNGSKOMMANDO* 16

À partir du début de novembre 1941, Heinrich « Heini » Dittmar, nommé *Projekt-Offizier* pour le Me 163 Komet, visite tous les lieux impliqués dans l'élaboration du Komet opérationnel. Il doit en définir exactement les applications militaires, dans le but de former au moins une unité de combat. Il se rend ainsi chez Messerschmitt à Ratisbonne et Obertraubling, chez Klemm à Böhlingen, au RLM à Berlin, au complexe de Peemünde-West et enfin chez Walter à Kiel. Pendant son parcours, il n'oublie pas de recruter des pilotes. Au printemps 1942, les *Oberleutnante* Herbert Langer et Johannes Kiel commencent leur entraînement sur Me 163 A. C'est ainsi que débute le travail de l'*Erprobungskommando* 16 (EKdo 16), dont Wolfgang Späte est le *Kommandeur*. Le 13 juin 1942, le *Generalfeldmarschall* Erhard Milch et le *Generalmajor* Adolf Galland assistent à un exercice de décollage sur alerte d'une *Kette* de Me 163 A. Le *Kettenführer* en est Wolfgang Späte et ses ailiers sont Rudolf Opitz et Joschi Pöhs. Le décollage des trois avions en même temps fait grosse impression sur les spectateurs. En conséquence, le programme sera poursuivi. Le sort semble un moment s'acharner sur le Komet. Le 16 octobre 1942, Heini Dittmar se brise la colonne vertébrale à l'atterrissage avec le Me 163 A V12 (WNr 163 00 009, CD + IQ) et sera indisponible pour de longs mois. La cause en est probablement un mauvais amortissement du patin, engendrant des soubresauts très violents. Rudolf « Pitz » Opitz reste donc le seul pilote d'essais du Komet à Peenemünde-West. Mais un accident risque de tout remettre en cause pour une raison d'influence.

▲ *L'Oberleutnant* Wolfgang Späte. En charge du programme d'évaluation opérationnelle du Komet, il quitte l'Ekdo 16 pour le front de l'Est. Il reviendra à la JG 400, puis sera muté à la JG 7, où il remportera cinq victoires aériennes sur Me 262. En 1956, il rejoint la nouvelle Bundesluftwaffe et prend sa retraite en 1967. Il décédera le 30 avril 1997 à l'âge de 86 ans.

En effet, le 30 octobre 1942, Hanna Reitsch demande à voler sur le Komet « avec fusée ». C'est le Me 163 B V5, WNr 16310014, sans moteur qui est mis à sa disposition. Le vol, à Obertraubling, consistera donc en un remorquage par un Bf 110 piloté par Opitz et emportant Willy Elias comme observateur et qui est le chef des activités aériennes chez Lippisch. Le chariot ne peut pas se détacher après le décollage. Après séparation d'avec le Bf 110, Hanna Reitsch essaie d'atteindre la piste de Ratisbonne, mais se pose dans un champ fraîchement labouré à l'intérieur du périmètre du terrain. Les roues bloquent immédiatement l'avion qui rebondit deux fois, avant de faire un demi-tour en s'arrêtant. La *Flugkapitänin* Hanna Reitsch cogne violemment de la tête contre le collimateur, faute d'avoir assez serré ses bretelles et à cause également de sa petite taille qui l'a obligée à user d'un épais coussin dans le baquet-pilote et contre le dossier. Elle souffre d'une fracture du nez et d'une fracture à la base du crâne. D'après un autre témoignage, ce sont les turbulences dues au chariot qui ont affecté l'efficacité des volets d'atterrissage et « en perte de vitesse, Hanna Reitsch tombe comme un piano d'un troisième étage ».

Messerschmitt Me 163 V45 (310054), *Leutnant* August Hachtel, C1+05, EKdo 16, Bad Zwischenahn, novembre 1944

L'émotion est grande, car cette femme est renommée en Allemagne et est, en outre, une amie intime de Hitler. Le *Führer* en personne et Göring demandent à être tenus au courant de son rétablissement. Les détracteurs du Komet tiennent leur chance ! Seulement, c'est sans compter avec Opitz, qui arrive à démontrer que le Me 163 n'est pas en cause dans cet accident qui est dû au mauvais serrage des bretelles du pilote. Pour preuve inopinée de ce qu'il avance, Opitz effectue un vol dans des conditions quasi identiques au cours d'un essai de parachute-frein et tout se passe bien...

Pendant un temps, les Me 163 B V11 (WNr 16310020) et Me 163 B V12 (WNr 16310021) sont mis de côté pour être testés avec des pulsoréacteurs Argus As 014, mais le projet ne sera jamais concrétisé.

LA VIE À L'EKDO 16

Pour ce chapitre, les informations émanent principalement de Mano Ziegler, auteur du livre *Raketenjäger Me 163* (traduit en français sous le titre *Le Messerschmitt diabolique*, Éditions France Empire, 1961) et qui fait figure pratiquement d'historien officiel de l'EKdo 16, voire du Komet.

Le *Kommando* se compose de trente pilotes et de quatre instructeurs : Wolfgang Späte, Toni Thaler, Joschi Pöhs et Rudolf Opitz. Chaque élève suit tout d'abord un entraînement de cent vols sur planeurs biplaces DFS Kranich (grue) et monoplace Grunau Baby, et enfin sur une version à ailes raccourcies à 8 ou 6 m d'envergure du planeur DFS Habicht (faucon), appelée Stummelhabicht (vautour à ailes courtes), spécialement fabriquée pour atteindre la vitesse de 100 km/h à l'atterrissage. Cette vitesse respectable est encore inférieure de 60 km/h à celle du Me 163 A, qui est le degré suivant dans la progression. Commencent alors les vols d'accoutumance au Komet, sur Me 163 A remorqué ; le but à atteindre étant de se poser directement sur le terrain au retour de mission. Cela implique d'avoir un sens parfait de l'orientation en toutes circonstances et une maîtrise non moins parfaite de la vitesse d'atterrissage et de l'évaluation des distances parcourues ; en effet, le Me 163, réservoirs vides, donc en vol plané, ne permet qu'une seule « présentation terrain ». Seuls les plus doués peuvent se permettre un tour de terrain avant de toucher le sol. La conséquence de ce protocole d'atterrissage est de nombreux accidents.

Aux dires des pilotes, l'instruction théorique obligatoire est ardue et s'accompagne d'une instruction physique poussée assez pénible, avec passage en chambre de dépression afin de connaître les limites de la résistance de chacun au vol à haute altitude et en atmosphère raréfiée jusqu'à 8 000 m sans masque à oxygène. Certains, plus résistants, arriveront à « monter plus haut ». Des témoignages tendent à confirmer que la chambre à dépression de Bad Zwischenahn est une prise de guerre sur les Soviétiques et qu'une autre se trouve à la station de montagne de la Zugspitze – qui dépend de l'*Institut für Luftfahrtmedizin* (Institut de médecine aéronautique) de Munich – située à 12 km au sud-ouest de Garmisch Partenkirchen, dans les Alpes. Mano Ziegler, tout comme Rudy Opitz, ne parle pas de cet appareillage lors de ses séjours à la Zugspitze. Ces tests sont très pénibles, mais tous les pilotes sont récompensés par ce que le Dr. Dunker appelle la « diète d'altitude », qui consiste à ne manger que des aliments légers faciles à digérer, évitant les ballonnements qui, à haute altitude, à défaut de forts désagréments, peuvent provoquer de graves ennuis de santé.

Pour les vols sur Me 163 A, le programme consiste à voler sur des appareils de plus en plus lourds, dont les réservoirs sont remplis avec de l'eau, ce qui augmente la vitesse d'atterrissage. Après que les aspirants-pilotes ont acquis toute la maîtrise requise de la technique du décollage, appareils chargés, débutent les vols propulsés. Toutefois, une instruction pratique très importante est dispensée avant le premier vol avec fusée : la démonstration de la « susceptibilité » de ses carburants. Otto Oertzen, ingénieur chargé de l'entretien des moteurs, verse dans une soucoupe quelques centilitres de *T-Stoff* dans lequel il fait tomber quelques gouttes de *Z-Stoff* ; la réaction est immédiate : « sifflement, détonation et jet de flammes... », se rappelle Mano Ziegler, et Oertzen d'ajouter : « Ce n'étaient que quelques grammes ; dans les réservoirs des 163 se trouvent deux tonnes environ de ces produits ».

Le Me 163 est moderne, trop peut-être pour ne pas dire très en avance sur son temps, car les installations au sol ne sont pas à la hauteur de la technologie à mettre en œuvre. La lacune la plus grave est l'absence de stations de radio fixes qui empêche le repérage par triangulation, qui est vital lorsqu'un élève se perd ou se retrouve en une quelconque difficulté, voire subit un accident.

◀ Le Komet, codé C1+04, est le Me 163 B V41, WNr 16310050 (Skz PK+QL). Il est vu, ici, à l'EKdo 16 en juillet 1944, peu avant qu'il ne soit endommagé à 60 % lors de son atterrissage du 1er août 1944.

En décembre, une météorologie exécrable annule tous les vols des Me 163 arrivés à Lechfeld. Les instructeurs Wolfgang Späte, Rudolf Opitz et Joschi Pöhs, qui ont déjà pu voler sur « Berta » (Me 163 B), attendent ces avions avec impatience.

TOUT RESTE À INVENTER

Le 31 janvier 1944, est créée sur le papier une *Staffel* opérationnelle sur Me 163 B, la 20./JG 1, qui doit être formée sur le terrain au 1er mars suivant à Wittmundhafen, sous le commandement du *Staffelkapitän Hptm* Robert Olejnik, ex-*Kommandeur* du III./JG 1, titulaire de la *Ritterkreuz* et qui vient de faire un vol sur le Me 163. Elle comprend douze « *Kraftei* », surnom du Komet que l'on peut traduire par « œuf propulsé ».

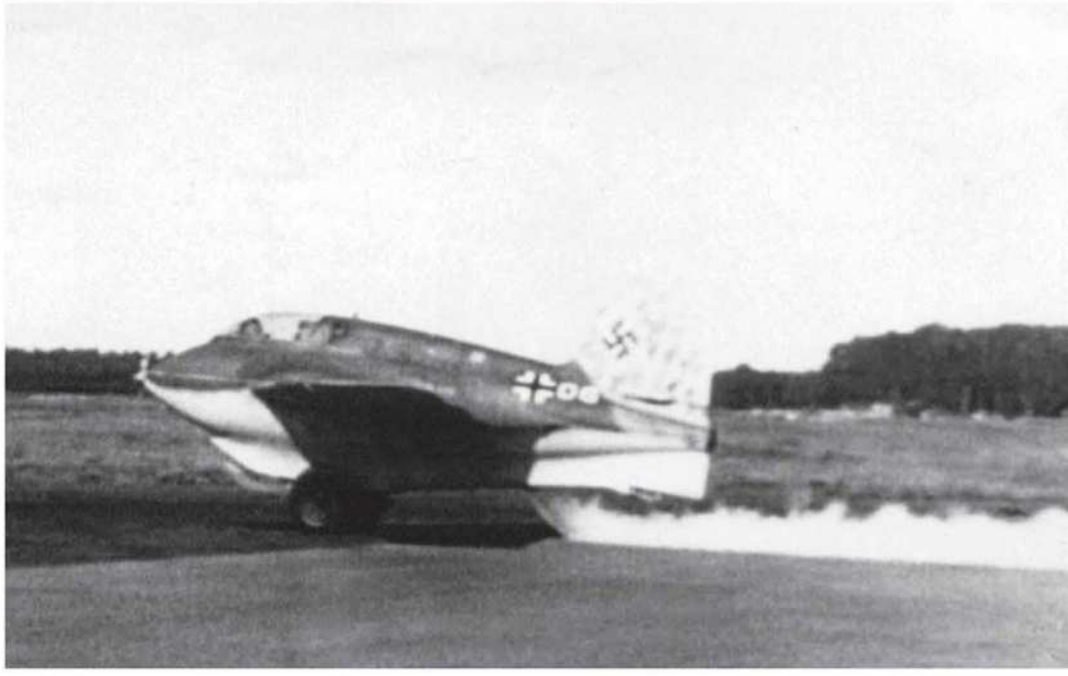
Depuis un an, Wolfgang Späte tente d'élaborer une méthode d'emploi de ces avions-fusées. Selon lui, les terrains doivent se trouver non seulement sur les routes des « *streams* » de bombardiers, mais suffisamment proches les uns des autres afin que tout Komet puisse atterrir sur n'importe lequel de ces terrains qui, en outre, doivent être équipés de réservoirs des deux carburants, enfouis dans le sol, d'installations de radar, de bunkers à l'épreuve des bombes et de tous les équipements permettant de réapprovisionner et réarmer les avions rentrant de mission et de les faire repartir aussi vite que possible à l'assaut des bombardiers. Belle théorie qui ne verra jamais l'ombre d'un début de réalisation... Bad Zwischenahn est toutefois équipé d'un radar Wurzburg qui, employé en conjonction avec un radar Freya, a une portée de 150 km et accroche les cibles à 105 km. La balise Y (*Y-Gerät*) n'a pas de personnel pour la servir...

L'excitation des pilotes du *Kommando* est à son comble en ce 11 janvier 1944, quand son commandant, l'*Oberleutnant* Rudolf « Pitz » Opitz, fait un vol de démonstration devant son personnel sur le Me 163 B V14 (WNr 16310023, VD + EW), qu'il est allé chercher ce même jour à Lechfeld. C'est donc son second vol sur cet appareil. Une fois le pilote installé dans le cockpit, vient le moment tant attendu du départ, mais laissons Mano Ziegler conter ses souvenirs :

« Lorsque le commandant fut prêt, le premier mécano connecta le groupe moteur à la voiture de démarrage et la turbine se mit à hurler comme un fox-terrier abandonné. Éloignez la voiture ! Prêt à l'envol ! Avec une détonation, le carburant s'engouffra dans la chambre de combustion, la vapeur, blanche jusqu'à maintenant, disparut et fit place à un jet de flammes qui, d'un gargouillement sourd à l'origine, se transforma en hurlements sauvages. L'avion passa assez lourdement sur les sabots de train hauts de trois centimètres, qui avaient été placés devant les roues, se dandina pendant quelques mètres comme un canard à terre et démarra à toute vitesse sur la piste avec un fracas assourdissant.

Nous dévorions cette première avec des yeux avides, suivions d'un regard fixe la machine qui, comme un fantôme, avançait à fond de train sur la piste et attendions avec anxiété le moment du décollage. Enfin, nous y voilà. La machine se libère comme par un saut et monte à dix mètres ; le train se détache, saute d'un côté à l'autre, fait des bonds de plusieurs mètres sur la pelouse, tandis que l'avion, débarrassé d'un poids de plusieurs tonnes (sic), file d'un trait, comme une flèche ; arrivé au bord de l'aérodrome, se dresse perpendiculairement en l'air et avec des cris d'allégresse tumultueux pique droit vers le ciel bleu. Seigneur, quel spectacle ! Quatre jours plus tard, Wolfgang Späte atteint l'altitude de 12 000 m et rentre avec les doigts gelés que ses camarades frottent avec de la neige, mais ses yeux brillaient et cela avait une grande signification chez Wolfgang Späte. »

Quelques jours s'écoulent et Wolfgang Späte vit une mésaventure qui aurait pu très mal tourner. À l'atterrissage, son avion se retrouve à la verticale, queue en l'air, mais retombe en position normale, frôlant de peu le mélange des carburants avec le résultat que l'on sait. Pour éviter cette cause d'accident, Späte avait réclamé un système de vidange rapide, afin de vider les réservoirs en vol en cas de coupure de moteur, et ainsi procéder à un atterrissage en toute sécurité. L'avion de ce dernier vol était théoriquement équipé de ce dispositif. Citons Mano Ziegler : « Späte ne disait mot, lorsque nous nous approchions de lui. Il portait simplement un regard fixe sur les pompiers et sur la poignée de vidange rapide qui lui était restée dans la main droite.



▼ Piloté par le *Feldwebel* Werner Nelte et entamant sa course pour le décollage, le Me 163 B V47, WNr 163 100 56, codé C1+06 est saisi à Bad Zwischenahn en septembre 1944. L'avion porte les toutes nouvelles teintes RLM 81 *Braunviolett* et RLM 82 *Grün* sur le dessus et RLM 76 *Hellgrau* sur les surfaces inférieures. (Photo ww2images.com)

La poignée était postiche et la machine ne comportait pas d'aménagement pour la vidange rapide ». L'après-midi du même jour, Späte essaye un nouveau Me 163 B qui, après vérification, s'avère bien être équipé du « vide-vite ». Lors de son atterrissage, le sol gelé ne lui permettra pas de s'arrêter avant le bout de la piste. Wolfgang Späte largue sa verrière et évacue l'avion qui roule encore à une vitesse d'environ 100 km/h. La machine quitte la piste, capote et se transforme en chaleur et en lumière ! Mais Späte s'est blessé dans sa chute et est gratifié d'un séjour à l'hôpital. En conséquence, « Rudi » Opitz prend le commandement de l'EKdo 16. Trois semaines après son accident, Wolfgang Späte reprend ses activités. Un avion explose au sol sans raison apparente ; en conséquence, malgré sa demande faite en bonne et due forme, Hanna Reitsch se voit refuser, par Späte lui-même, un vol propulsé sur Me 163 B pour cause de « trop haut degré de danger ». Elle se heurte à Späte sur ce refus, en promettant, après une crise de nerfs, d'en référer à Hermann Göring en personne, mais apparemment l'incident restera sans suite.

SIMULATION D'INTERCEPTION

En marge de tous ces événements, les tacticiens tentent d'élaborer le procédé d'interception des bombardiers des Alliés avec des simulations en grandeur nature : interception d'une formation ennemie supposée voler à des distances à portée de l'EKdo 16, avec des altitudes comprises entre 6 000 et 8 000 m. Après une montée à 45° à une vitesse de 700 à 800 km/h, l'attaque se fait en vol plané par l'arrière. Ce procédé comporte un risque majeur, car, moteur coupé, le Me 163 est une proie facile, étant donné que le rallumage du moteur Walter HWK 509 ne peut être effectué que deux minutes après son extinction. Ces simulations ne se passent pas sans mal. Un défaut récurrent est l'envahissement du cockpit par des fumées blanchâtres lacrymogènes qui, en certaines occasions, dissimulent complètement l'extérieur à la vue du pilote et, en certains cas sévères, même le tableau de bord ! Comme au tout début des essais, le moteur coupe sans prévenir lors de ses montées sous forte accélération. Cela provient des régulateurs de mélange des deux produits : si l'un des deux n'arrive pas dans la chambre de combustion, le moteur s'arrête automatiquement. Les mécanos soupçonnent tout d'abord que ces coupures sont dues à des bulles d'air qui se forment dans les conduites à l'occasion de la décélération de l'avion lors du passage au vol horizontal qui, par la force centrifuge induite, soulève les produits dans les réservoirs. En réalité, et le phénomène a été très long à trouver et à prouver, la cause en est que le moteur HWK 509 brûlant, à pleine puissance, près de 5,5 kg de carburant *T-Stoff* par seconde, il se crée au niveau de l'entrée de la buse d'aspiration, qui se trouve au fond du réservoir, ce que l'on appelle le phénomène de cavitation qui provoque l'aspiration d'air dans les tuyauteries. Le problème se trouve résolu en montant des chicanes verticales au-dessus de l'extrémité de la buse d'aspiration.
Un autre obstacle empêche les pilotes de s'entraîner sans retard : les avions sont livrés avec des moteurs non testés et ce travail de mise au point incombe au personnel de l'EKdo 16. Les pannes au décollage sont nombreuses et maints accidents se produisent, fatals pour la plupart. Toutefois, la formation des pilotes destinés à la 20./JG 1 doit se poursuivre.

LA JG 400

Si la 20./JG 1 a des avions sur le papier, sur le terrain, il n'y en a... aucun ! Son *Kommandeur* et *Staffelkapitän,* le *Hptm* Robert Olejnik, réceptionne le Me 163 B V16 (WNr 16310025) livré de Bad Zwischenhahn par Rudolf Opitz le 29 mars 1944. Le 21 avril, effectuant un vol d'essai, il éprouve une coupure du moteur au décollage et se blesse dans l'atterrissage catastrophique qui s'ensuit. L'avion est détruit. Cet accident supplémentaire n'entrave pas le projet et, devenue 1./JG 400 le 26 avril 1944, elle reçoit cinq avions et douze pilotes. C'est sur le terrain d'Oranienburg qu'est formée la 2./JG 400 au 1er juillet 1944, sous le commandement du *Hptm* Otto Böhner. La 1./JG 400 rejoindra Brandis le 25 juillet 1944, suivie par la 2./JG 400 en septembre, après un séjour d'un mois à Venlo. Avec l'arrivée à Brandis, est créée, au début d'août, l'*Erg.* St./JG 400, dont le commandant est le *Leutnant* Franz Medicus. Cette unité est désormais chargée de l'entraînement et la mise à disposition des nouveaux pilotes de Komet. Les trois *Staffeln* forment le I./JG 400, sous le commandement du *Gruppenkommandeur Major* Wolfgang Späte, et sont équipées d'un total de 14 Komet. Dans la

Messerschmitt Me 163 B-1a Komet (inconnu), 1./JG 400, Brandis, décembre 1944

▲ Le Me 163 B V45, WNr 163 100 54, codé C1+05, dont la dérive a été repeinte en teintes sombres, gît à l'état d'épave sur le terrain de Brandis, en mai 1945. (Photo ww2images.com)

pratique, même si le nom de *Geschwader* 400 a été donné à cette unité, ce n'en est pas une à proprement parler, car elle n'est composée que d'un seul *Gruppe*. En septembre 1944, seront formées les 3./JG 400 et 4./JG 400, respectivement sous les ordres des *Oberleutnant* Franz Rösle et *Hauptmann* Heinrich Stum.

Le *Hauptmann* Anton Thaler succède à Späte à l'EKdo 16, qui est à Bad Zwischenahn depuis août 1943. Thaler en assure le transfert à Bad Zwischenahn-Brieg, un terrain jouxtant le terrain principal.

En conséquence de la concrétisation de cette première unité, Messerschmitt et Klemm décident de ne produire, désormais, que des Messerschmitt Me 163 B-1, entièrement équipés et armés de deux canons Rheinmetall-Borsig MK 108. Le premier exemplaire de série de chez Klemm (WNr 440001, BQ + UD) arrive à Wittmundhafen le 26 mai 1944 et le second (WNr 440002, BQ + UE) le suit le 19 juin. Ensuite, les livraisons seront régulières.

Mais certains prototypes deviennent opérationnels. Le 14 mai 1944, le premier prototype complet et entièrement armé, le Me 163 B V41 (WNr 16310050, PK + QL) arrivé à Bad Zwischenahn le 29 avril 1944, est prêt pour une mission d'interception. Wolfgang Späte, qui en est le pilote, est aux commandes. Selon son propre témoignage, l'avion a été peint entièrement en rouge à sa demande dans l'attente de cette occasion, en hommage au Baron Rouge, Manfred von Richthofen, as de la Grande Guerre. Dès que les radars nouvellement installés signalent l'approche d'avions ennemis qui s'avèrent être deux (ou plusieurs ?) Republic P-47 Thunderbolt, Späte se met en route. Avec une coupure de moteur pendant la phase de montée, l'interception est un échec, même s'il arrive à rallumer son moteur. L'accélération est telle que la machine atteint les 900 km/h et « flirte » avec la vitesse sonique. Späte est alors victime du phénomène de compressibilité. Afin de ne pas perdre le contrôle de son avion, il coupe tout et rentre au terrain en un long vol plané d'une hauteur de 6 500 m. L'après-midi, il remet ça, mais son compas lui donnant de fausses indications, il n'arrive pas à localiser l'ennemi... Déjà retardé par un faux départ, il est rappelé au terrain par le contrôle au sol, car les avions qu'il recherche sont situés par le radar à plus de 60 km. Les 19 et 22 mai suivants, l'*Ofw* Werner Nelte tente deux décollages sur alerte (*Alarmstart*) sur le Me 163 B V40 (WNr 16310049). Le 22 mai également, Rudolf Opitz effectue une sortie de combat sur le Me 163 B V33 (WNr 16310042, GH + IL). Toutes ces sorties sont infructueuses pour les Allemands, mais ne passent pas inaperçues aux yeux des Alliés qui, le 30 mai 1944, bombardent le terrain de Bad Zwischenahn ; deux Komet sont touchés, le Me 163 B V33 détruit et le Me 163 B V21 (WNr 16310030, VA + SS) endommagé à 25 %, sans compter d'autres avions classiques et des planeurs d'entraînement.

Le *Major* Wolfgang Späte est alors appelé, en mai 1944, à rejoindre le front russe, après avoir été nommé commandant du IV./JG 54. Il est remplacé par l'*Oberst* Gordon Gollob comme *Typenbegleiter* (accompagnateur du modèle, ex-*Projekt-Offizier*) qui n'a pas l'expérience requise sur l'emploi du Komet.

Le nouveau *Staffelkapitän* de la 2./JG 400, le *Hauptmann* Otto Böhner, part avec son unité à Venlo début juillet 1944, après avoir été blessé au cours d'un atterrissage assez brutal le 28 mai précédent sur le Me 163 B V57 (WNr 16310066, GH + IZ), endommagé à 25 %, qui avait été livré deux semaines auparavant.

Messerschmitt Me 163 B-1a Komet, (inconnu), *Leutnant* Hans-Ludwig Löscher, 1./JG 400, Brandis, février 1945

En plus du Me 163 B V43 (WNr 16310052, PK + QN) touché le 18 avril 1944, et le B V57 déjà cité, pendant la période de mai-juin 1944, de nouveaux prototypes opérationnels arrivent à la 1./JG 400 : Me 163 B V55 (WNr 16310064, GH + IX) le 9 mai, Me 163 B V52 (WNr 16310061, GH + IU) le 11 mai, Me 163 B V50 (WNr 16310059, PK + QU) et Me 163 B V56 (WNr 16310065, GH + IY) le lendemain, Me 163 B V54 (WNr 16310063, GH + IW) le 18 mai, Me 163 B V46 (WNr 16310055, PK + QQ) le 19 mai, Me 163 B V59 (WNr 16310068, GN + MB) le 23 mai, Me 163 B V48 (WNr 16310057, PK + QS) et Me 163 B V49 (WNr 16310058, PK + QT) le 24 mai, Me 163 B V43 (WNr 16310052, PK + QN) le 14 juin et enfin Me 163 B V44 (WNr 16310053, PK + QO) le 19 juin.

Le 13 juin 1944 à Rechlin-Lärz, réunis autour de Hermann Göring et Gerhard Milch, des officiers italiens et japonais doivent assister à une démonstration du Komet en simulation d'interception par une *Kette* (trois avions) du I./JG 400. Il y a là le Me 163 B V29 (WNr 16310038, GH + IH), dont le pilote est Rudolf Opitz, et le Me 163 B V54 (WNr 16310063, GH + IW), qui est piloté par l'Oblt Herbert Langer (nous ne sommes pas parvenus à identifier le troisième Komet !). La démonstration a lieu et, à son issue, Opitz remet ça pour un vol en solo. Mais non sans exécuter, tout d'abord, un défilé au sol avec un Me 262 A.

Nous puisons à nouveau dans les souvenirs de Wolfgang Späte : « Après le décollage, le programme consiste à effectuer toutes les figures possibles et à simuler une attaque puis un atterrissage en apparence mal exécuté ». Juste après le décollage du Me 262, « Pitz » s'élance « sur la piste avec un fracas assourdissant et une traînée flamboyante et éblouissante ». Il tâche de garder le Me 163 aussi longtemps que possible près du sol, largue le train et grimpe à la verticale, mais en restant visible des spectateurs qui sont bouche bée. Arrivé à 4 000 m d'altitude, il réduit, effectue un renversement et se dirige vers l'endroit où se trouvent Göring et les délégations étrangères. Il effectue, « à pleine puissance, un passage à dix mètres du sol et à près de 1 000 km/h (sic) » qui étourdit les témoins de ce vol. « Pitz » remonte et, à bout de carburant, le moteur coupe. Opitz revient vers le terrain en effectuant en vol plané de larges cercles acrobatiques, puis serrant les virages, il se met à piquer de 2 000 m d'altitude droit vers le sol à la vitesse de 900 km/h, touche le sol dans un épais nuage de poussière, reprend de l'altitude et cherche à se poser en amorçant un large virage. En même temps qu'il se présente pour atterrir, le Me 262 qui a décollé avant lui arrive par la droite et se place devant Pitz pour atterrir. Pitz infléchit son cap pour éviter la collision. Mais ce faisant, il dépasse le terrain en herbe et se pose sur le sol sablonneux qui ceinture les pistes. L'avion touche, son pilote tire le manche pour essayer de reprendre l'air, mais l'avion se plaque au sol, glisse sur une quarantaine de mètres à peine et capote ! Il est alors immobile « fumant et sifflant ». « Pitz » est enfermé dans le cockpit. Les pompiers arrivés en très peu de temps inondent l'avion, ainsi que les témoins, d'un jet d'eau glacée. Sans penser au danger d'explosion, le personnel de secours extirpe « Pitz » de la carlingue sans difficulté, car la verrière avait certainement été déverrouillée avant le capotage. « Pitz » était en mauvais état, car un reste de *T-Stoff* lui avait coulé sur le dos, rongeant la combinaison et la peau de son dos et enflammant l'herbe alentour. C'est conscient qu'il est conduit à l'hôpital. L'avion, bien évidemment, est réformé et versé à la *Fliegertechnische Schule* II de Fassberg.

LISTE DES AVIONS AVEC LE NOUVEAU CODE TACTIQUE À L'EKDO 16

C1 + 01 = Me 163 B V28, WNr 16310037, GH + IG
C1 + 02 = Me 163 B V30, WNr 16310039, GH + II
C1 + 03 = Me 163 B V40, WNr 16310049, xx + xx
C1 + 04 = Me 163 B V41, WNr 16310050, PK + QL
C1 + 05 = Me 163 B V45, WNr 16310054, PK + QP
C1 + 06 = Me 163 B V47, WNr 16310056, PK + QR
C1 + 07 = Me 163 B (non identifié)
C1 + 08 = Me 163 B (non identifié)
C1 + 09 = Me 163 B (non identifié)
C1 + 10 = Me 163 B (non identifié)
C1 + 11 = Me 163 B V7, WNr 16310016, VD + EP, puis
C1 + 11 = Me 163 B-0, WNr 440008, BQ + UK
C1 + 12 = Me 163 B V14, WNr 16310023, VD + EW
C1 + 13 = Me 163 B V35, WNr 16310044, GH + IN

À Venlo, malgré le survol incessant de la région par les bombardiers alliés, les premières interceptions n'auront lieu qu'à la fin de juillet 1944, mais la 2./JG 400 rejoint Brandis en septembre.
Entre-temps, l'EKdo 16 est revenu à Bad Zwischenahn et c'est vers cette époque, durant l'été de 1944, que les Me 163 B de cette unité reçoivent le camouflage en teintes RLM 81, 82 et 76, ainsi que le code tactique « C1 ». Ce binôme est peint en petits caractères avant la *Balkenkreuz* de fuselage, et le code tactique, constitué de deux chiffres, figure en blanc en plus grand après la croix (voir encadré).

LES « VRAIES » OPÉRATIONS

Depuis le 31 mai 1944, les Alliés possèdent une description assez précise du Komet par rapport à ses performances. Le pilote d'un *Spitfire* de reconnaissance subit, ce jour-là, une tentative d'interception par « un avion inconnu qui ressemble à une aile volante avec une flèche prononcée ». Le pilote raconte :
« Je volais à 11 300 m d'altitude lorsque j'ai vu une traînée blanche à environ 1 000 m en dessous et environ 2 km en avant. La traînée a pris la courbe d'une interception avant de disparaître. J'ai commencé alors une montée et, pendant les 3 minutes suivantes, la traînée a réapparu quatre fois à intervalles réguliers à mesure que l'avion inconnu se rapprochait. L'avion a parcouru environ trois fois la longueur de la traînée visible avant que la prochaine émission de traînée n'apparaisse. Arrivé à 12 500 m d'altitude, l'avion inconnu était encore à 1 000 m en dessous et environ 1 000 m vers l'avant. Apparemment, il avait gravi 2 500 m et réduit sa distance horizontale de 1 000 m dans le même temps que je mis à monter de 1 200 m environ. À ce moment, je l'ai perdu de vue et je suis rentré à la base. »
Peut-être ne s'agit-il que d'un vol d'entraînement, l'observation se produisant à environ 30 km de Bad Zwischenahn.
Le 26 juillet 1944, à Venlo, a lieu un vol d'essai sur le Me 163 B Komet WNr 440009, un avion tout neuf livré il y a peu. Le pilote, Horst Rolly, est blessé à l'atterrissage et son avion endommagé à 25 %. C'est la routine de Bad Zwischenahn qui continue !
Vers la fin de juillet, sur ordre de Gordon Gollob, les deux *Staffeln* de Komet sont transférées à Brandis, près de Leipzig. Leur mission est la protection des usines de carburant synthétique de Leuna-Merseburg (40 km à l'ouest), de Zeitz (46 km au sud-ouest), Böhlen (20 km au sud-ouest) et Lützen (35 km au sud-ouest). C'est pour cette raison que le Me 163 sera le seul chasseur à être dénommé *Objektschutz-Jäger* (chasseur de protection d'objectif ou encore chasseur local). Cette disposition est totalement contraire à celle de Späte, qui a toujours cherché à disperser les avions (Venlo, Deelen, Wittmundhafen, Bad Zwischenahn, Nordholt et Husum), afin d'attaquer les bombardiers tous azimuts. Brandis accueille les 1. et 2./JG 400.

▲ Le *Captain* Arthur F. Jeffrey devant son P-38J Boomerang du *434th Fighter Squadron, 479th Fighter Group*.

Il remporte à son bord les quatre premières de ses quatorze victoires, y compris un Me 163 crédité en date du 29 juillet 1944.

Messerschmitt Me 163 B-1a Komet, (191329), II./JG 400, « gelbe 7 », Nordholz, avril-mai 1945

▶ Le Me 163 B V45, WNr 163 100 54, Skz PK+QP, en août ou septembre 1944, inaugure le nouveau camouflage des chasseurs en RLM 81 *Braunviolett* et RLM 82 *Grün* sur le dessus. La dérive en RLM 76 a reçu des taches de ces deux teintes et le dessous est resté en RLM 76. Le code C1+05 indique son appartenance à l'EKdo 16, alors basé à Bad Zwischenahn. On remarque l'énorme nuage de vapeur d'eau. Cette vapeur assure le fonctionnement des pompes de *C-Stoff* et de *T-Stoff*. (Photo ww2images.com)

▼ Récupération d'un prototype après son atterrissage sur une piste en herbe, au moyen du « Scheuch-Schlepper », version sans coussins d'air. Le « Schlepper » (tracteur) est, à l'origine, un engin agricole à trois roues, développé en collaboration entre les firmes Scheuch et Auto-Union. Il est souvent équipé d'un moteur DKW de 8,5 ch de 450 cc de cylindrée avec boîte de vitesses Volkswagen (Porsche) Käfer (Coccinelle). Selon le rapport de boîte, le « Schlepper » peut se déplacer en terrain accidenté ou tout-terrain ou encore sur route. Après la guerre, sera développée une version à quatre roues équipée en plateau ou en « pick-up ». (Photo E. Nielinger)

Le 27 juillet, six Komet interceptent un stream de bombardiers américains. La *Flak* a déjà descendu trois B-17 et en a endommagé beaucoup d'autres. Le B-17G-35-DL, s/n 42-107007, est à la traîne, escorté par quatre P-38 du 479th FG. À 11h45, un Komet est aperçu par le pilote d'un Lightning. Le Komet effectuant une attaque à « 5 heures » est pris en chasse, mais il grimpe à environ 4 500 mètres, les P-38 se trouvant à 3 300 m environ, pour piquer en un large virage jusqu'à 1 000 mètres d'altitude. Le Lightning de tête engage la poursuite à près de 800 km/h, tire une rafale, atteint le Me 163 de quelques coups, mais celui-ci disparaît. Le pilote américain revendiquera une victoire, mais en réalité le Komet est indemne et le bombardier, objet de l'attaque, sera tout de même perdu...

Le 28 juillet, une formation alliée approche de Merseburg, composée de quelque 570 bombardiers des 96th, 288th et 452nd *Bomb Groups*, escortés par des Mustang du 359th *Fighter Group*. De Brandis décollent alors sept Komet. À 9h45, le contact visuel est établi. Menés par le *Feldwebel* Siegfried Schubert, les Me 163 B plongent sur les bombardiers, quelques-uns passant au travers du *stream* pour revenir par l'arrière, mais la vitesse trop importante pendant le piqué empêche les pilotes d'ajuster leurs cibles. Les Komet ont chuté de 9 600 à 7 500 m à la vitesse de 960 km/h. Cette rencontre infructueuse conduit les techniciens de la JG 400 à adopter la procédure suivante : attaque par l'arrière des bombardiers ennemis à une vitesse comprise entre 900 et 950 km/h, car, ceux-ci volant à une vitesse de 350 à 400 km/h, les Komet gagnent sur eux à une vitesse supérieure de 550 km/h, soit 152 m/s. À cette vitesse, le pilote doit dégager à une distance minimale de 160 m, en ouvrant le feu à 600 m. Au-delà de cette distance, le MK 108 disperse trop ses projectiles. Cela laisse, en gros, trois secondes pour faire feu. Dans ces conditions, une attaque frontale est purement impensable. Le Me 163 se révèle gêné par sa supériorité... En revanche, le même jour, grâce à cette vitesse, un Komet peut échapper facilement aux Lightning de l'escorte d'un autre *box* de *Flying Fortress*. Pour ce 28 juillet, nous avons le rapport du *Colonel* Avelin P. Tacon Jr. du 359th *Fighter Group* :

« J'ai rencontré deux Me 163. Mes huit Mustang fournissaient une escorte rapprochée à un *combat wing* de B-17 et nous étions à une altitude de 8 000 mètres quand un de mes pilotes me signala deux traînées à "six heures" et à une altitude de 11 000 mètres et éloignées de 7 à 8 kilomètres. Les ai immédiatement identifiées comme étant celles d'avions à réaction. Leur condensation était caractéristique et, très dense et blanche, elle ressemblait à un cumulus étiré sur une longueur de 1 200 mètres environ. Ma section a effectué un 180° vers les chasseurs ennemis au nombre de cinq, dont deux poussés par leurs moteurs et trois en vol plané. Les deux que j'avais repérés ont tourné en piquant pour se placer à « six heures » derrière les bombardiers, coupant leurs moteurs pendant cette manœuvre. Notre section a viré pour se placer entre les bombardiers et les attaquants, pour une passe frontale. Pendant qu'ils étaient encore à 1 000 mètres des bombardiers, ils ont viré et se sont éloignés. Dans ce virage, ils étaient penchés à environ 80°, mais leur cap n'a changé que de 20°. Leur rayon de virage m'apparut très important, mais leur taux de roulis semblait excellent. J'ai estimé leur vitesse entre 800 et 960 km/h. Les deux avions sont passés 1 000 mètres environ en dessous de nous, dans une formation serrée en vol plané. Pour essayer de les suivre, j'ai effectué un "split S". L'un d'eux piquait à 45°, l'autre grimpait sous un angle très élevé et se perdit dans le soleil. J'ai repéré à nouveau le premier qui piquait, mais il s'était déjà éloigné d'environ 8 km à 3 000 mètres d'altitude. Les autres membres de ma section m'ont dit que l'avion qui se dirigeait vers le soleil avait utilisé son moteur par intermittence, car il crachait des ronds de fumée. Ces pilotes ennemis semblaient très expérimentés, mais n'étaient pas agressifs. »

Le 2 août, un Lightning est pris en chasse à 10 000 mètres d'altitude, mais sans succès, grâce à une formation nuageuse située 2 500 mètres plus bas. Le P-38 essuie un tir trop éloigné pour être efficace. Durant le mois d'août 1944, l'usine de *C-Stoff* à Kiel est bombardée et rasée, posant de sérieux problèmes d'emploi opérationnel du Komet. Le 15 août, Bad Zwischenahn est également bombardé. Après le passage des Alliés, il ne reste que six avions de tous types, ce qui entraîne une période d'inactivité de deux semaines... Le lendemain 16 août, 1 090 bombardiers de la *Mission 556* (dont 659 B-17 et 366 B-24), escortés par 692 chasseurs, se partagent les raffineries de Leuna, Zeitz, Halle, Dresde, Köthen, Rositz, Magdeburg-Rothensee, Böhlen et Dessau. Ce jour est le premier du séjour du

I./JG 400 à Brandis. À 10h40, les formations sont repérées à Brandis, mais cinq Komet seulement sont *flugklar* ; ils sont lancés à l'attaque les uns après les autres contre les 91st BG et 305 BG, escortés par les Mustang du 359th FG. À 10h45, le *Feldwebel* Herbert Straznicky attaque un B-17 par l'arrière à « 6 heures. » Il essuie un tir nourri du mitrailleur de queue, son Komet prend feu ; blessé au bras gauche, il saute en parachute et se pose près de sa base. Ce Komet est revendiqué par le mitrailleur de queue, Sgt H.J. Kaysen, du B-17G codé XK-H du 305th BG piloté par le 2nd/*Lieutenant* D.M. Waltz. Le mitrailleur supérieur du B-17G XK-G fait feu sur un autre Komet qui arrive à « 6 heures » de très haut. Des coups au but sont observés mais sans fumée. Le troisième Komet, « 11 blanc » de la 1./JG 400 (Me 163 B V ?, WNr 163100 ?), piloté par le *Leutnant* Hartmut Ryll, s'en prend au XK-B, un B-17G du 305th BG piloté par le *Lieutenant* Charles Lavadiere.

Messerschmitt Me 163 B V52 (163 100 61), *Feldwebel* Rudolf Zimmermann, GH+IU, « gelbe 1 », 7./JG 400, Wittmundhaffen, septembre 1944

▲ Quelques semaines après la fin des hostilités, un pilote américain s'imagine à la place de ses anciens adversaires de la JG 400, en s'installant « aux commandes » de l'épave d'un Me 163. Photo souvenir, certainement prise à Brandis en mai-juin 1945.

Son attaque est si violente que le mitrailleur de queue évacue l'avion, dont les deux moteurs intérieurs sont touchés ; un mitrailleur de sabord est tué, l'empennage horizontal est fracassé et les volets partent en morceaux. Une autre rafale élimine le mitrailleur supérieur. Ryll estime que la « *dickes Auto* » (grosse bagnole, surnom pour un bombardier quadrimoteur) a son compte et l'abandonne à son destin fatal. En réalité, ce B-17 rentrera à sa base à Chelveston, Northamptonshire. Plongeant à travers le *stream*, Ryll repère « Outhouse Mouse », un B-17G-25-BO du 91st BG, 323rd BS, codé « ON-R » portant le s/n 42-31636. Il a déjà subi une attaque de Fw 190 A du IV. *Sturm*/JG 3 [il semble bon de rappeler à nos lecteurs que les Komet ne sont pas les seuls attaquants. Selon le compte-rendu américain de la *Mission 556*, les assauts sont également exécutés par des meutes de Bf 109, Me 410 et autres Fw 190] et deux de ses turbo-compresseurs sont hors service. Le mitrailleur de queue est blessé à une jambe et ne peut plus utiliser qu'une seule mitrailleuse, un obus ayant sectionné la bande d'alimentation de l'autre. Le mitrailleur supérieur a le visage criblé d'éclats de plexiglas... Les bombes sont larguées pour alléger l'avion, les blessés remplacés, mais, amoindri, le B-17 est une proie facile. Il est 10h45 lorsque « Outhouse Mouse » prend le chemin du retour. C'est à ce moment-là que le *Lieutenant Colonel* John B. Murphy, du 370th BS, et le *1st Lieutenant* Cyril W. Jones, son ailier, aperçoivent la traînée d'un Me 163. Ils sont à environ 8 250 mètres d'altitude ; la traînée du Komet monte jusqu'à 8 500 mètres et disparaît à 400 mètres des bombardiers. Murphy remarque alors « Outhouse Mouse » à environ 3 500 mètres sur sa gauche et pense aussitôt qu'il représente une aubaine pour les chasseurs allemands. Murphy et Jones accourent vers le B-17 blessé pour le protéger, mais Hartmut Ryll est déjà en train de se mettre en position de tir par un vol plané en léger piqué à « 6 heures ». Le B-17 commence des actions évasives, reculant la mise à mort certaine. Quelques coups partent du Me 163, mais les manœuvres de l'Américain permettent d'y échapper... pour l'instant. Tout à coup, le Komet dépasse le B-17 par la droite, sa vitesse empêchant les mitrailleurs de le suivre. Décélérant, Ryll vole maintenant en formation avec sa proie, légèrement en arrière. Cela dure environ trente secondes puis, soudain, le Komet plonge vers le sol. Il est 10h52 quand il percute la surface de la terre à la verticale vers Bad Lausick, à l'est-sud-est de Leipzig. Quelle est donc la raison de ce fait inattendu ? Arrivant par le travers, Murphy, accompagné de Jones, ouvre le feu à 300 mètres du Komet, qu'il touche. Il le dépasse, le perdant de vue ainsi que le bombardier. Jones suit, dans la même direction, légèrement à droite et en dessous du Me 163, le vise et tire également à 300 mètres ; il voit le Komet passer sur le dos et plonger. Murphy complète son 360° et aperçoit l'Allemand descendre en un large virage à gauche. Il le poursuit pour lui donner le coup de grâce. Il est fort probable que Ryll soit déjà mort, touché lors de la première passe de tir. Son Me 163 a dû souffrir d'une coupure de moteur,

Messerschmitt Me 163 B, (inconnu), 7./JG 400, Husum, avril 1945

◀ Petite sieste sur l'aile d'un Me 163 B pour *l'Oberfeldwebel* Friedrich Ferdinand Helmut Reukauf qui, officiellement, perdit la vie dans un accident le 15 mars 1945 aux commandes de son Komet pendant une mission d'interception. Cependant, ce même jour, le *Captain* Ray S. Wetmore, du 350th FG, revendiquait une victoire aérienne sur un Me 163 en combat aérien. (Collection von Lutz)

car c'est la seule cause qui ait pu l'obliger à s'exposer ainsi aux coups de l'adversaire. Après deux autres attaques des Allemands, le combat cesse à 11 heures. Les Komet restants rejoignent Brandis pour y être reconditionnés. Au cours de cette mission, les Américains déplorent la perte de 23 bombardiers et de 3 chasseurs.

Le 20 août, douze nouveaux pilotes arrivent à Brandis pour y être entraînés par *l'Ergänzungsstaffel* JG 400, créée pour cause d'indisponibilité de Bad Zwischenahn. Cette Erg./JG 400 est sous les ordres d'Olejnik et Mano Ziegler y est affecté. C'est alors Opitz qui devient le commandant du I./JG 400, en compagnie de Thoni Thaler.

Il faut arriver au 24 août pour avoir un nouvel *Alarmstart*, jour où 1 319 bombardiers de la *Mission 568* s'en prennent à de multiples objectifs, dont 451 B-17G qui vont bombarder Leuna-Merseburg, Ruhland (90 km à l'est de Brandis), Leipzig et Weimar, entre autres cibles. À 11h55, le *Leutnant* Siegfried Schubert s'élance à l'assaut du ciel, suivi par son ailier, le *Feldwebel* Rudolf Zimmermann, et une autre *Rotte* (deux avions) composée du *Leutnant* Hans Bott et du *Feldwebel* Herbert Straznicky, guéri de sa blessure. Une troisième *Rotte* (*Oberfeldwebel* Freidrich Husser et *Unteroffizier* Manfred Eisenmann) décolle peu après. Les avions qui vont être assaillis appartiennent aux 92nd, 305th, 381st et 457th BG. À 10 000 mètres, les Komet sont repérés par les Américains. De 1 000 mètres plus haut, la première *Rotte* amorce son attaque. Schubert s'élance sur les B-17 du 92nd BG, plus bas, et descend à 6 000 mètres sans moteur. À 500 mètres des « grosses bagnoles », il rallume et regrimpe jusqu'à 1 500 mètres au-dessus pour attaquer. Il est 12h07, les bombardiers atteignent le point de largage des bombes. Schubert tire sur l'avion de tête, dont il endommage gravement l'aile gauche ; touché à mort, le B-17G ne rejoindra plus sa base... Schubert, toujours accompagné de son ailier, attaque à ses « 10 heures » un autre bombardier, tandis que son ailier, à 650 mètres, tire sur un autre B-17G qui, avec son moteur extérieur droit en feu, plonge en vrille vers la terre, explosant à 6 000 mètres d'altitude. Cependant, Manfred Eisenmann, touché à la dérive par le mitrailleur de queue de sa proie, doit rompre le combat. Schubert, confronté à la barrière sonique, remonte en chandelle à la recherche d'un autre objectif. À ce moment-là, le 457th BG est au sud de Leipzig et se présente sur la ligne pour bombarder Weimar sans escorte. Il est 12h12, Schubert entame son attaque sur le *box* de tête, en position « midi » et de très haut. Il choisit le B-17G n° 3 de la formation et tire, mais doit revenir pour une attaque en position « 6 heures » : nouvelle visée et, posément, il ajuste l'aile droite, endommageant le moteur extérieur. Le B-17 lève le nez, avant de s'engager dans une vrille descendante et d'exploser à 3 000 mètres d'altitude environ. Schubert rentre alors à Brandis, balançant ses ailes pour annoncer ses victoires. Dans le même temps, un autre avion du 305th BG est descendu. Au sol, Schubert est impatient de voir son avion remis en état pour repartir au combat. Bott et Straznicky sont déjà en attente ; Rudolf Glogner s'est joint à eux. Les *Rotten* redécollent et entrent à nouveau dans la danse. Le B-17G codé KY-A, mortellement endommagé par une attaque rapide, perd de l'altitude et s'écrase. D'autres bombardiers sont attaqués, mais sans résultats probants. La journée se solde par quatre « grosses bagnoles » détruites et par la perte totale d'un Komet, celui de Zimmermann, qui explose à l'atterrissage, bien qu'il ait vidangé ses réservoirs après la coupure du moteur. L'enquête révélera qu'il est possible que du *C-Stoff* se soit accumulé dans le fond du patin, dont l'amortisseur, sous le choc, y aurait projeté de l'huile, provoquant ainsi l'explosion.

Le 11 septembre, ce sont 1 131 bombardiers escortés par 440 chasseurs (*Mission 623*) qui sont en route pour attaquer Leuna, Böhlen, Brux, Lützen, Chemnitz et Ruhland. La sirène d'alerte retentit à 11h25. Cinq minutes plus tard, les Komet sont en vue du 92nd BG mais à grande distance, les contrôleurs au sol ayant donné de mauvais caps. Il est 12h05 lorsque les 379th et 305th sont attaqués par les Me 163. À 12h10, c'est au tour du 384th BG d'être sous le feu de trois Komet. Dans leurs rapports, les pilotes allemands parlent de coups au but, mais restent persuadés qu'aucune « grosse bagnole » n'a été descendue et, dans l'ensemble, ils sont déçus par si peu de résultats. De plus, privés de cinémitrailleuses pour la plupart, ils ne peuvent se rendre compte exactement de leurs attaques.

En réalité, trois B-17 ont été « mis au tapis » au cours des dix-sept attaques des Me 163. Selon les rapports américains, recoupés *grosso modo* par les archives allemandes, la Luftwaffe perd 41 Fw et Bf 109, les Américains 18 bombardiers et 17 chasseurs sous les en combat aérien et 22 à cause de la *Flak*. Un des « vainqueurs » est l'*Unteroffizier* Kurt Schiebeler, sur le Komet « *weiße* 2 », qui s'adjuge un B-17 aux environs de 12h40.

Le 28 septembre, 445 B-17, sur les 1 049 bombardiers de la *Mission 652*, s'en prennent aux raffineries de Magdeburg-Rothensee, et 342 les raffineries de Merseburg-Leuna. Sur le Me 163 B V49, WNr 16310058 (PK + QT), l'*Oberleutnant* Franz Rösle, de la 1./JG 400, est blessé au bras gauche et à la tête lors d'une attaque. Au retour, son avion est détruit à 60 %, il est irréparable. Pendant les deux jours suivants, aucun résultat significatif ne vient relever le moral défaillant des pilotes de Komet.

La 8th AF réapparaît au-dessus de Brandis le 7 octobre 1944, pour la *Mission 669 :* 1 422 bombardiers et 900 chasseurs, dont 484 Flying Fortress, se partagent les raffineries de Ruhland et de Merseburg-Leuna. Sur *Alarmstart*, Schubert, Bott et Glogner décollent un peu avant midi. Husser et Eisenmann s'envolent à leur tour, formant une *Rotte*. Schubert attaque le B-17G codé ET-B du 95th BG, mais essuie le feu du mitrailleur de sabord à « 3 heures » et sa queue est endommagée. Bott arrive derrière son chef et, à 12h01, attaque le B-17G-55-BO « The Thomper » (s/n 42-102560) du 95th BG, 334th BS, l'atteignant dans l'aile droite ; au vu des dégâts infligés, il revendiquera une victoire sûre, mais « The Thomper » arrivera à rentrer... À 12h10, Schubert s'aligne sur un autre avion du 95th BG, lui envoie une longue rafale et, en dégageant, il aperçoit sa victime qui tombe vers le sol en tournoyant ; elle fait partie des 19 B-17G qui seront portés *Missing in action*. Pendant huit minutes encore, les bombardiers subissent les attaques de Fw 190, Bf 109 et Me 410, en plus de celles des Komet. À Brandis, lorsque les Komet rentrent de mission, le personnel, ainsi que les pilotes déjà rentrés, assistent à deux accidents identiques, dont un tournera au drame. Tout d'abord, le *Feldwebel* Friedrich Husser, sur le Me 163 B, WNr 440165, se présente vent arrière à l'atterrissage, et par manque d'efficacité des volets baissés, touche trop vite. Son avion rebondit à 200 mètres de hauteur et, dépassant la clôture, atterrit sur une partie sablonneuse et capote. C'est l'*Unteroffizier* Harald Kuhn qui l'extirpe du cockpit. L'avion est détruit à 65 %, donc irréparable. C'est maintenant le Komet d'Eisenmann qui se présente ; il est trop haut et l'angle de glissade est trop important. L'avion rebondit au toucher et, passant sur le dos, touche le sol de son aile gauche. Le Me 163 B-1, WNr 440013 (BQ + UP) de la 2./JG 400, dont les deux réservoirs de chaque côté du cockpit explosent, tue son pilote. Une seconde mission est tout de même lancée. Schubert est le premier à décoller sur le Me 163 B V61, WNr 16310070 (GN + MD). Au début de la montée, à 50 mètres de hauteur, le moteur prend feu et coupe, mais ayant assez de vitesse, Schubert effectue un 180°. Hélas, l'avion dérape, l'aile droite touche le sol, la machine fait un soleil et retombe sur le dos. L'as sur Komet, avec trois victoires aériennes, n'est plus. Les autres avions décollent : ce sont ceux de l'*Oberfeldwebel* Helmut Reukauf, du *Feldwebel* Rudolf Zimmerman, de l'*Oberfeldwebel* Friedrich Husser, de l'*Oberfeldwebel* Jupp Mühlstroh et de l'*Oberfeldwebel* Günter Andreas. Les attaques commencent à 12h31 et la dernière est effectuée à 13h00. Pendant cette action, Husser est pris en chasse par trois Mustang du 364th FG, pilotés par les 1st/*Lieutenants* Elmer A. Taylor, Willard G. Erfkamp et Everest N. Farrel. Les réservoirs à sec, Husser passe sur le dos et pique afin d'échapper à ses poursuivants, mais ceux-ci ne lâchent pas prise et lui envoient quelques rafales. Le Me 163 se pose finalement dans un champ. Les P-51 surviennent et mitraillent le Komet, qui est détruit à 65 % ; son pilote est sérieusement blessé à la tête, mais il est vivant. La 2./JG 400 vient de perdre le Me 163 B-1, WNr 440165. Lors de cette action, l'*Unteroffizier* Kurt Schiebeler revendique un « *Herausschuß* » pour un B-17 sur lequel il tire à 12h34, aux commandes du Me 163 B « *weiße* 3 » de la 1./JG 400.

▲ Le Me 163 B, WNr 190598, photographié à Husum après la fin des hostilités en Europe.

Le 11 octobre, Hans Bott est blessé au retour d'une interception sur le Me 163 B V48, WNr 16310057 (PK + QS), qui est détruit.

NOUVEAUX ARMEMENTS

À la fin d'octobre, l'Erg./JG 400 est érigée en III./JG 400, qui est affecté à Udetfeld, en Silésie Orientale (Breslau), composé des 13. et 14. *Staffeln,* sous les commandements respectifs du *Leutnant* Adolf Niemeyer et de l'*Oberleutnant* Mano Ziegler. Ce *Gruppe* hérite de tous les Me 163 de l'EKdo 16 afin de former les jeunes élèves sortant de l'école de vol à voile de Gelnhausen, à l'est de Francfort-sur-le-Main. Dans ses souvenirs, Mano Ziegler fait mention du Me 163 A V10 (CD + IO) modifié à une date indéterminée par Adolf Niemeyer afin de pouvoir emporter 24 fusées air-air R4M Orkan. Des essais couronnés de succès sont entrepris avec facilité, du fait que le missile R4M, ayant la même trajectoire que l'obus de 30 mm du MK 108, n'engendre aucune

Messerschmitt Me 163 B-1a (191659), II./JG 400, Husum, mai 1945

modification du système de visée qui demeure le *Reflexvisier* Revi 16 B. Sur ordre du *General der Flieger*, les travaux sont repris par l'EKdo 16 jusqu'à sa dissolution. Cet armement ne sera donc pas adopté sur le Me 163, au grand désespoir de Niemeyer. On trouvera cependant le R4M sur de nombreux Me 262 A et quelques Fw 190 D-9.

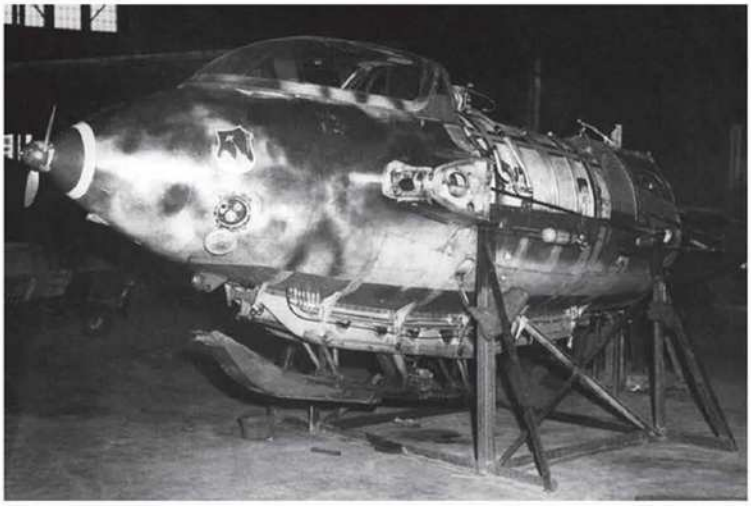
Au début de novembre 1944, les tacticiens envisagent un armement alternatif, car le MK 108 a aussi la fâcheuse tendance à s'enrayer systématiquement : le SG 500 *Jägerfaust*. Cette arme est proposée par le Dr. Langweiler, ingénieur de l'armement à l'unité. Son idée consiste à incorporer dans chaque racine d'aile du Komet, relativement épaisse, des bazookas tirant vers le haut et à la verticale, et mis à feu par des cellules électriques et photosensibles réagissant à l'ombre de l'avion attaqué obligatoirement par en dessous. Le système se compose, dans chaque aile, de cinq tubes d'une longueur de 515 mm, de calibre 50 mm ayant une masse, avec la munition, de 8 kg chacun et à un seul coup. D'autres armes analogues sont également envisagées, telles les SG 116 ou SG 117 d'un calibre de 20 ou 30 mm, fonctionnant toujours à l'aide de cellules photosensibles placées en avant du mât de l'antenne Morane du FuG 16 ZY, à raison d'une par batterie. Les tests commencent sur des Fw 190 F sur lesquels il est déterminé que les tubes ne doivent pas être tous mis à feu en même temps, mais à intervalles de 3/1 000e de seconde. Des essais sont réalisés à l'aide de bandes d'étoffe de 25 mètres de long et 3 de large, tendues entre deux poteaux hauts de 30 mètres et distants l'un de l'autre de 30 mètres, représentant le ventre des bombardiers. Un Fw 190 équipé d'une arme à tir vertical passe dessous sans difficulté et l'arme se déclenche. Par trois fois, le test est réussi, mais il est interrompu à cause du danger représenté par les rebondissements sur le sol et à hauteur de l'avion des masselottes antirecul éjectées vers le bas lors du départ des projectiles. Il semble que ce soit le Me 163 B V45 qui, transformé, reprend les essais à partir du 13 novembre 1944. Ils sont d'abord faits sur le Komet au sol, survolé par la « cible », un Fw 190 F. Seul le déclenchement de l'arme par la cellule photosensible est testé. L'avion sera endommagé à 40 %, et son pilote blessé, le 24 décembre, par l'explosion prématurée d'un projectile au cours du premier vol d'essai avec passage prévu sous une bande de tissu. Codé C1 + 05, cet avion, endommagé, sera trouvé à Brandis par les Américains.

LES OPÉRATIONS SE POURSUIVENT

Le « général des chasseurs », Adolf Galland, arrive à faire nommer, à compter du 1er novembre 1944, Wolfgang Späte au poste de *Kommodore* de la JG 400, une unité bien petite avec ses onze Komet de disponibles sur les quatre-vingt-deux de sa dotation réglementaire prévue au 30 novembre 1944...

Le 2 novembre est un nouveau triste jour pour le I./JG 400, avec la perte de trois pilotes et de leurs avions. Une partie de la *Mission 698*, soit 683 B-17 sur les 1 174 bombardiers au total, se dirige sur Leuna-Merseburg. Les appareils sont escortés par 464 chasseurs (31 P-38 et 433 P-51D) de la 9th AF et 209 P-51D de la 8th AF. Dix-sept Komet sont opérationnels à Brandis. L'*Oberfeldwebel* Horst Rolly décolle le premier, suivi par les *Oberfeldwebel* Herbert Straznicky et Jacob Bollenrath qui forment la 1. *Rotte*, puis par *l'Oberfeldwebel* Günter Andreas et l'*Unteroffizier* Rudolf Glogner comme 2. *Rotte*.

▼ Le Me 163 B-1a du *Leutnant* Hans-Ludwig Löscher, en alerte sur le terrain de Brandis vers la fin de février 1945 à la 1./JG 400. Cependant, c'est sur le « weiße 21 » que Löscher connaîtra le baptême du feu, le 19 mars 1945. (Collection von Lutz)



▲ Le « *weiße* 54 » de la 14./JG 400 démonté pour inspection par les Américains. Capturé à Schleswig, puis transporté à Kassel, il rejoint les USA, immatriculé FE-495, et sera exposé à Wright Field, Dayton, Ohio, en 1946. Sa trace se perd après 1950.

Andreas, en montée à 60°, passe au travers des bombardiers et, à 10 000 mètres, amorce un piqué pour attaquer. Aligné derrière un B-17G, il tire, mais le feu de retour fracasse sa verrière et le blesse à la tête, l'obligeant à rompre le combat, ce qu'il fait par un 180° en piquant. C'est à ce moment précis que le *Captain* Fred W. Glover du 4th FG l'aperçoit et le prend en chasse, en effectuant lui aussi un 180° qui, par convergence, l'amène à portée du Komet. Ouvrant le feu à 100 mètres de distance, il l'atteint de plusieurs projectiles, puis le dépasse en le voyant plonger à la verticale vers le sol, en feu. Mais, miracle, le feu, sûrement à cause du violent vent relatif, s'éteint. Glover rompt le combat et Andreas peut évacuer son avion en toute sécurité pour rentrer à Brandis... en voiture ! Tout le monde n'a pas la chance d'Andreas. Bollenrath est pris sous le feu du *Captain* Louis H. Norley. En vol plané, il essaye de rallumer son moteur, mais celui-ci ne veut rien savoir. Touché, le Komet part en tonneaux et plonge à partir de 2 500 mètres d'altitude pour se crasher dans un village. Il s'agit du Me 163 B, WNr 440003 (BQ + UF), qui vient de succomber avec son pilote. Le drame n'a pas fini de se dérouler. Horst Rolly, sur le Me 163 B-1, WNr 440007 (BQ + UJ), mortellement atteint par le tir d'un bombardier du 452nd BG, plonge sans rémission vers la terre. Un quatrième Me 163 B, WNr 440186 (TP + TN), est lui porté manquant. Le pilote en est Herbert Straznicky, qui sera retrouvé plus tard dans les débris de son avion, à Landsberg, à 38 km au nord-ouest de Brandis. Devant l'ampleur de l'invasion aérienne, la Luftwaffe est à peu près impuissante, et ce n'est pas le Komet qui endiguera le flot de Flying Fortress, Liberator, Thunderbolt, Mustang, Lightning de l'USAAF et autres Halifax, Lancaster, Spitfire, Typhoon et Tempest de la RAF ou tout autre avion allié qui, après leur passage, ne laissent que ruines fumantes.

Le 19 novembre, l'*Oberfeldwebel* August Müller est sérieusement blessé lors de l'atterrissage sur le Me 163 B, WNr 440172, de la 1./JG 400. L'avion est endommagé à 50 %.

Le 12 décembre, les 3. et 4. *Staffeln* de la JG 400 sont renommées 5. et 6./JG 400 et composent désormais le II./JG 400 basé à Stargard, en Poméranie, à 25 km à l'est de Stettin.

Späte suspend les vols sur Komet, afin de pouvoir réorganiser les opérations avec les Me 163.

NOUVELLE ANNÉE DE GUERRE

Au début de janvier 1945, l'*Erg.* St./JG 400 est renommée IV./EJG 2, alors basée à Sprottau, en Silésie (aujourd'hui Szprotawa). Ce *Gruppe* est composé des 13., 14. et 15. *Staffeln*, avec les *Staffelkapitäne* respectifs : *Oberleutnant* Adolf Niemeyer, *Leutnant* Hermann Ziegler et *Hauptmann* Heinrich Stum. Après un passage à Eperstedt, en Saxe, le *Gruppe* arrive à Schleswig-Holstein en mars 1945. Le personnel est muté au I./JG 400 courant mars 1945.

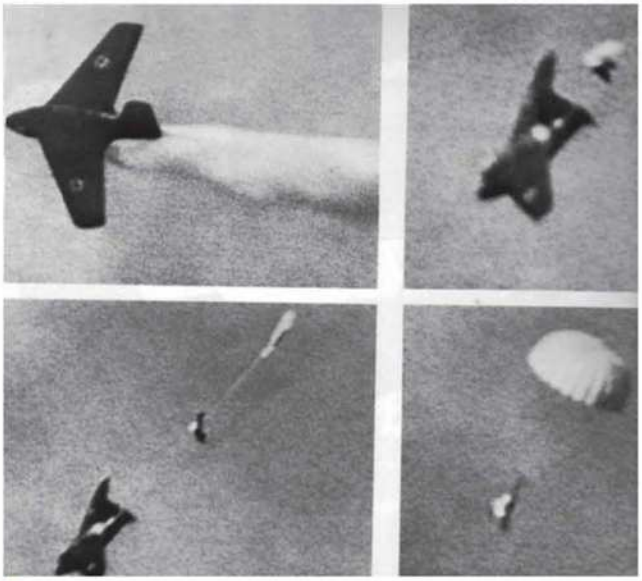
En février 1945, l'EKdo 16 intègre le *Kommando* Gladenbeck, et sera dissous à Brandis ce même mois avec tout le personnel récupéré par le I./JG 400. Parallèlement est formé à Stargard le II./JG 400, dont le *Gruppenkommandeur* est Rudolf « Pitz » Opitz. L'*Erg.* St./JG 400 est renommée 4./JG 400 et reste au I./JG 400. De ce fait, le II./JG 400 est composé des 5., 6., et 7. *Staffeln*. Le *Gruppe* évacuera Brandis en avril 1945, abandonnant son matériel, et le personnel sera versé pour partie à la JG 7 à Prague et le reste mis à la disposition de la Wehrmacht à Eger, en Hongrie.

Le 10 février, un nouveau Komet est perdu avec son pilote ; il s'agit du WNr 440184 (DS + VU) « *weiße* 2 », avec le *Feldwebel* Gerhard Mohr aux commandes. Le lendemain, dans un combat tournoyant, l'*Unteroffizier* Oswin Schüller est blessé à la tête dans son Me 163 B, WNr 191111 (SC + VJ) « *weiße* 22 ». Cet avion est endommagé à 10 %, donc réparable, mais quand sera-t-il pris en compte dans un atelier ? Personne ne peut plus le dire.

▼ Le Me 163 B, WNr 191454, « gelbe 11 » de la 7./JG 400, récupéré à Husum et exposé à Hyde Park, à Londres, en septembre 1945. En arrière-plan, on aperçoit le He 162 A-2, WNr 120086, de la II./JG 1. (Photo ww2images.com)

Messerschmitt Me 163 B-1a,
« weiße 54 »,
14./EJG 2,
Schleswig, avril 1945

Le 23 février, le terrain de Lechfeld reçoit la visite des chasseurs du 355th FG, endommageant une dizaine de Me 163 B qui, réservoirs vident, ne prennent pas feu.
C'est courant février que cesse la production du Me 163 B Komet. Le mois de mars 1945 voit toujours défiler les *streams* de bombardiers, dont les objectifs sont encore et toujours les usines de carburant synthétique. La JG 400 compte trois victoires aériennes de plus, mais c'est une goutte d'eau dans le décompte des pertes américaines qui sont surtout dues aux autres avions, comme les Me 262 des JG 7 et JV 44. Le 7 mars, un Spitfire PR IX survolant la raffinerie de Rositz subit une interception par deux Komet, mais il réussit à s'échapper… Durant ce même mois, selon les souvenirs de Mano Ziegler, huit pilotes se portent volontaires pour le *Kommando* Elbe, un *Selbstopfer-Kdo* (unité de sacrifice volontaire), et partent pour Stendal… Finalement, les huit pilotes reviennent à la JG 400 à Brandis.
La JG 400 se voit assigner une mission d'interception « d'opportunité », perdant ainsi ses prérogatives de *Geschwader*. Il est vrai que dans les faits, la JG 400 n'a jamais été considérée comme une escadre à part entière. Ces interceptions sont infructueuses, car les équipages américains signalent toujours la présence des Komet qui les attaquent « sans grand dommage » ou qui les « environnent sans combattre ».



▲ 9 septembre 1944 : le *Leutnant* Kelb évacue son avion, moteur en feu, peu après le décollage, lors de la présentation du Komet à une délégation japonaise venue en Allemagne négocier la licence de fabrication au Japon. Ces photos sont tirées d'un film tourné par la Ufa.

LE DÉBUT DE LA FIN

Le 15 mars 1945, onze Komet décollent pour intercepter quelques-uns des 1 353 bombardiers et 833 chasseurs de la *Mission 889*, qui survolent Leipzig. Aucun résultat significatif n'est obtenu. Un pilote américain du 359th FG, sur P-51D Mustang, réclame une victoire aérienne sur un « Me 163 dont le pilote saute en parachute ». Le lendemain, 16 mars, se situe un événement qui montre vraiment comment certaines victoires aériennes peuvent être sujettes à caution. Un de Havilland *Mosquito* PR XVI (NS 795) du N° 544 *Squadron* de la RAF, ayant pour équipage le *Pilot Officer* R.M. Hays et le *Flight Sergeant* M. Philips, navigateur, survole Leipzig après avoir photographié Gotha et Lutzken. Il évolue à une altitude de 9 100 mètres, l'opérateur photo dans le nez.

Victoires attestées du Me 163 B KOMET

16 août 1944 : Ltn Hartmut Ryll, 1./JG 400 à 10h52 : un B-17 au nord de Brandis
16 août 1944 : Fw Herbert Straznicky, 1./JG 400 à 10h57 : un B-17 au sud de Kölleda
16 août 1944 : Fw Siegfried Schubert, 1./JG 400 à 11h02 : un B-17 au sud de Kölleda
24 août 1944 : Fw Siegfried Schubert, 1./JG 400 à 12h08 : un B-17 au NO de Leipzig
24 août 1944 : Fw Siegfried Schubert, 1./JG 400 à 12h09 : un B-17 au NO de Leipzig
24 août 1944 : Ltn Hans Bott, 1./JG 400 à 12h18 : un B-17 vers Leipzig
11 septembre 1944 : Fw Siegfried Schubert, 1./JG 400 à 12h38 : un B-17 vers Brandis
11 septembre 1944 : Ufz Kurt Schiebeler, 1./JG 400 à 12h40 : un B-17 au sud de Brandis
7 octobre 1944 : Ufz Kurt Schiebeler, 1./JG 400 à 12h34 : un B-17 au sud de Brandis
2 novembre 1944 : Fw Wiedmann, 1./JG 400 à 12h17 : un B-17
3 mars 1945 : Oblt August Hachtel, 1./JG 400 : un B-17
3 mars 1945 : Oblt August Hachtel, 1./JG 400 : un B-17
16 mars 1945 : Oblt Rolf Glogner, 2./JG 400 : un Mosquito vers Leipzig
10 avril 1945 : Oblt Rolf Glogner, 2./JG 400 : un Mosquito
10 avril 1945 : Ltn Fritz Kelb, I./JG 400 : un Lancaster vers Leipzig
22 avril 1945 : Oblt Franz Woidich, 6./JG 400 : un avion ennemi (sic)

▲ Le Komet « *weiße* 14 » est conduit à son point de décollage sur le terrain de Brandis.

▲ En haut : L'Uffz Georg Neher est aux commandes du Komet, WNr 191116 (Skz SC+VO), à Brandis, en novembre 1944.

Il est intercepté par l'*Unteroffizier* Rolf Glogner, dont l'ailier, le *Feldwebel* Ernst Schelper, a fait demi-tour pour ennui technique (il n'a pas pu larguer ses roues...). Le pilote du Mosquito aperçoit deux traînées blanches qui montent vers lui et atteignent son altitude en l'espace de trois à cinq minutes... Deux traînées ? Cela n'est pas étrange, car il a été établi après la guerre que le *Flugzeugführer* Walter Dittmar d'un autre Me 163 B a participé à l'action. Le Mosquito largue ses réservoirs supplémentaires de carburant. Les deux Komet attaquent simultanément de chaque côté le Mosquito qui, fonçant à pleine puissance, engage un demi-tonneau pour piquer à la verticale. À 4 000 mètres d'altitude avec une vitesse de 770 km/h (équivalent de 1 045 km/h au niveau du sol !), les deux Komet sont toujours à ses trousses, un à côté, l'autre en dessous. Reprenant son vol horizontal, le Mosquito a son moteur droit en feu et l'hélice en drapeau. Les Allemands lâchent prise, certainement persuadés de la destruction imminente de l'avion anglais. Cette victoire sera attribuée à Glogner. En réalité, le Mosquito continue son vol. Encore trente minutes et croisant un Bf 109 à 300 mètres, il plonge de nouveau pour disparaître à sa vue. Un peu plus tard, c'est la *Flak* qui accueille le Mosquito au-dessus d'un petit village, blessant le navigateur... Sous un ciel nuageux, P/O Hays atteint enfin Lille-Vendeville, où il se pose. Un pneu éclate à l'atterrissage, la jambe de train se rétracte et le Mosquito est gravement endommagé... Pour Glogner, c'est un « Abschuß » (destruction en vol) à retardement !

Le 15 mars, le I./JG 400 est dissous ; son personnel est versé dans l'infanterie, tandis que Wolfgang Späte rejoint la JG 7 et ses Me 262.

Le mois de mars se poursuit avec son lot quotidien de bombardements, contre lesquels la Luftwaffe ne peut plus rien, et depuis longtemps déjà. À la fin du mois, le II./JG 400, qui se trouve à Jever depuis le début de février, rejoint Husum dans le Schleswig-Holstein, sur la mer du Nord, à 50 km de la frontière danoise.

Le 10 avril 1945, Glogner intercepte un autre Mosquito, dont il incendie le moteur gauche. Les deux hommes d'équipage évacuent leur avion par parachute. Pendant la descente de retour, la verrière du Komet se couvre de givre et Glogner, pour y voir un peu vers l'extérieur, est obligé de gratter la glace avec ses ongles. Son atterrissage se déroule à merveille, malgré ce manque de visibilité et un plafond sombre et bas.

Ce même jour, 230 Lancaster et 90 Halifax de la RCAF, escortés par treize *Squadrons* de Mustang III, sont sur le chemin de leur mission de bombardement de Mockau et d'Engelsdorf. Ils sont attaqués par des Me 262. Au-dessus de Leipzig, un Komet entre alors en action contre les bombardiers. Il est 18h05. C'est le *Leutnant* Fritz Kelb qui accourt aux commandes d'un Me 163 B équipé du SG 115 *Jägerfaust*. Il ajuste le Lancaster du *Squadron Leader* C.H. Mussels du Vancouvers (405) *Squadron*. En un seul tir, il élimine la tourelle de queue du « Lanc » et réduit en bouillie le gouvernail de direction gauche ainsi que les volets de profondeur. Le Lancaster commence à piquer, mais il rétablit enfin et peut prendre le chemin du retour. Quatre hommes d'équipage peuvent sauter en parachute dès le franchissement de la côte anglaise, à l'exception du mitrailleur supérieur, blessé. Mussels décide donc de rallier sa base, où il réussit un bel atterrissage. Mais revenons sur les lieux de la rencontre au-dessus de Leipzig, où nous avons laissé Kelb en train de massacrer ce pauvre Lancaster. Un Mustang III du N° 165 *Squadron* part à la poursuite de l'Allemand qui, l'apercevant, s'engage dans un piqué vertigineux. Le *Flying Officer* J.M. Haslope, un Australien, n'hésite pas un instant, largue ses réservoirs supplémentaires et le suit dans un piqué similaire. À 100 mètres de distance, sous 30° de correction, il tire une rafale, mais sans résultat probant. Il lui décoche plusieurs rafales de 2 ou 3 secondes chacune ; il observe des impacts. Le Komet remonte en chandelle, suivi par Haslope qui subit le voile noir. Recouvrant sa vision, il rompt le combat et prend le chemin du retour. Dans son rapport, il signale que « les ailes de son Mustang sont froissées, la cellule est tordue et le pilote ressent une grande fatigue physique ». Trois témoins certifient qu'ils ont vu le Komet, après sa

▲ La fin du Me 163 B V15, découvert, détruit depuis le 16 avril 1944, par les Américains du 60th Armoured Infantry Battalion, à Brandis, le 19 avril suivant.

chandelle, faire trois ou quatre boucles et partir en vrille au cours de la dernière pour s'écraser près de Brandis ou Manstorf. Cependant, Fritz Kelb se sort de cette chute. C'est la sixième et dernière victoire de l'aviation alliée sur un Komet.

Même si les archives et les relations des combats sont un peu confuses, il semble qu'avant d'avoir endommagé avec ses canons le Lancaster de Mussels, Fritz Kelb a utilisé son *Jägerfaust* contre un autre Lancaster (son rapport parle d'un B-17... la force de l'habitude ?). C'est l'avant-dernière victoire des Me 163 B Komet. La fin est proche...

Le 19 avril, le 60th *Armoured Infantry Battalion* de la 9th U.S. Army s'empare du terrain de Brandis, où les 33 Komet qui s'y trouvent sont capturés détruits (parmi 131 avions de tous types, tous détruits sauf deux !). Les deux avions intacts, mais démontés, sont le Me 163 B V13, WNr 16310022 (VD + EV), et le Gotha Ho 229 V1.

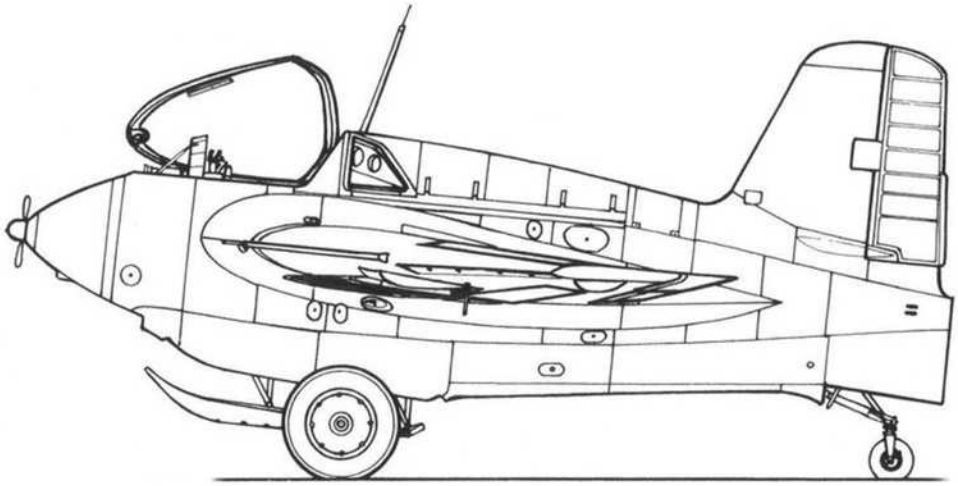
Seul le I./JG 400 à Husum ne connaît pas les assauts des Alliés. Fort de 80 Komet avec 60 pilotes, il est cloué au sol par manque de carburant, mais des camions-citernes parviennent par miracle à ravitailler l'unité. Aussitôt, trois Komet sont préparés pour une alerte permanente. Le 22 avril, 640 Lancaster survolent Husum en allant bombarder Brême. Il est presque midi quand les trois Komet décollent pour engager les bombardiers. L'attaque est violente et fulgurante : un bombardier se sépare de la formation et plonge vers le sol. C'est la première victoire du II./JG 400 et la dernière pour les Komet. Le troisième Me 163 rentre avec une coupure de moteur. Rudi Opitz décide de l'essayer en vol, afin d'en déterminer la panne. Les pleins sont donc faits. L'avion quitte son point fixe pour s'élancer ; le décollage commence, mais l'alarme feu se déclenche. Opitz vide aussitôt les réservoirs et tire la poignée de largage de la verrière qui... ne s'envole pas ! Elle est prisonnière de la couche limite. En y allant de toutes ses forces, les yeux irrités par les fumées lacrymogènes qui envahissent le cockpit, Opitz parvient à éjecter la verrière récalcitrante. Malgré cette réussite, il préfère se poser plutôt que de sauter en parachute. Le Komet touche le sol durci, glisse sans retenue pour finir sa course dans un mur de pierres, qu'il défonce en y laissant ses ailes au passage. Par un miracle inespéré, Opitz se retrouve à l'extérieur de l'avion juste avant que ce dernier n'explose. Gisant sur le sol à trente mètres de l'épave, souffrant de nombreuses blessures, contusions et fractures, Opitz est conduit à l'hôpital de Husum, où il fera la connaissance de sa future épouse.

Ce vol est le dernier d'un Komet pendant la Seconde guerre mondiale. Le 8 mai 1945, le II./JG 400, toujours à Husum (et Opitz à l'hôpital), attend les Britanniques auxquels il se rend avec ses 48 Komet encore intacts. Les Anglais en récupéreront 25 (23 répertoriés), les Français quatre ou cinq, les Américains cinq, les Canadiens deux et les Australiens un. Parmi ceux récupérés par les Russes, il y a au moins un Me 163 S biplace. Selon les historiens, les Komet ont remporté 16 victoires aériennes pour la perte de six pilotes tués et huit portés disparus en combat et quinze à la suite d'accidents dus pour la plupart à des explosions intempestives.

CONCLUSION

Le Komet a réellement ouvert la voie de l'ère de l'espace. Par cela, il demeure un avion historique au plein sens du terme, en inaugurant l'emploi opérationnel de la formule « avion sans queue » et, surtout, en fournissant la preuve que la fusée comme unique source de propulsion était d'une utilisation possible pour atteindre de hautes performances. Le formidable avion expérimental North American X-15 doit un peu de son succès au petit Komet. ■

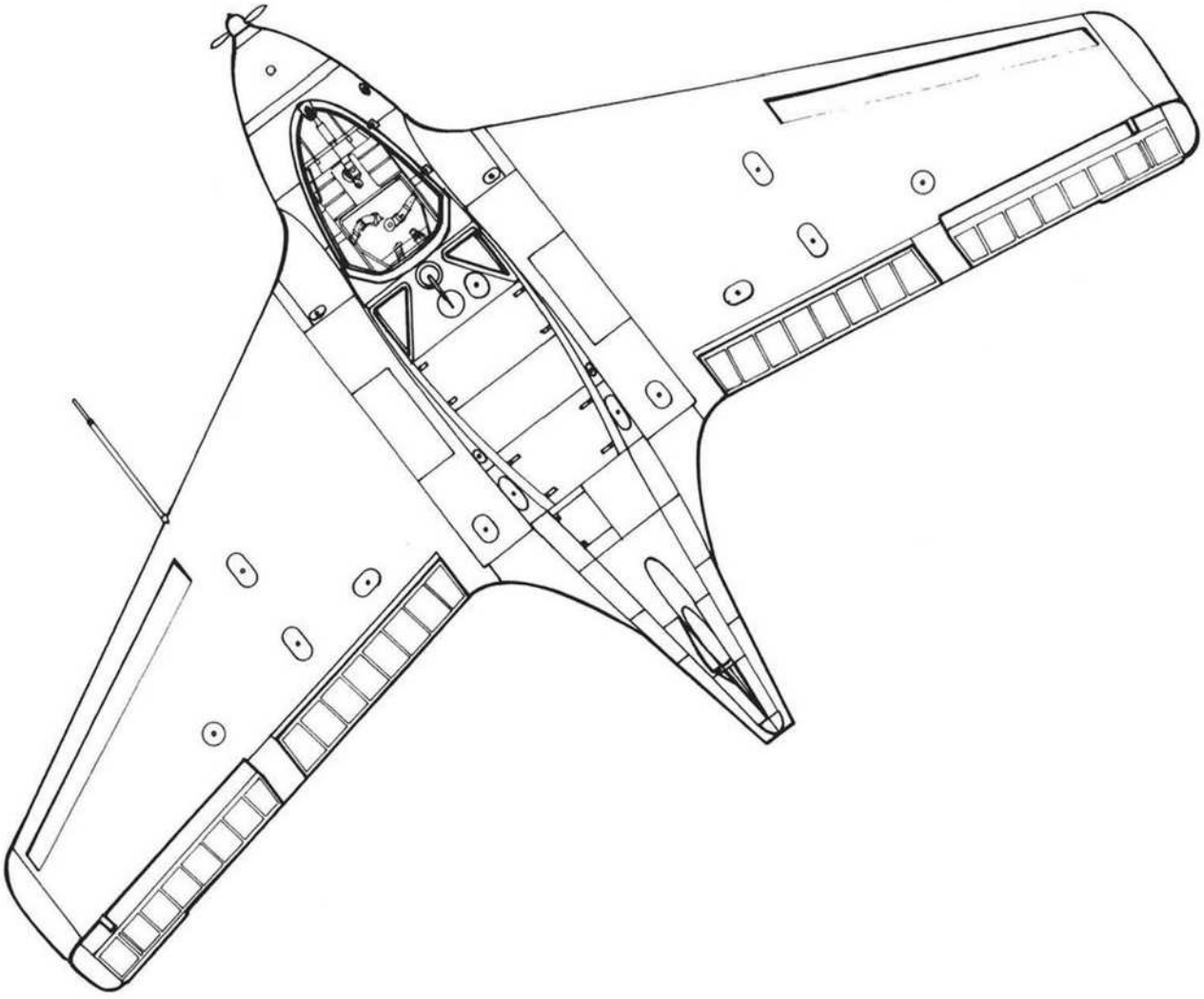
▼ Après un essai de vol plané avorté le 3 mai 1946, remorqué par un B-29, le Me 163 B, WNr 191301, vu ici encore dans ses peintures d'origine.

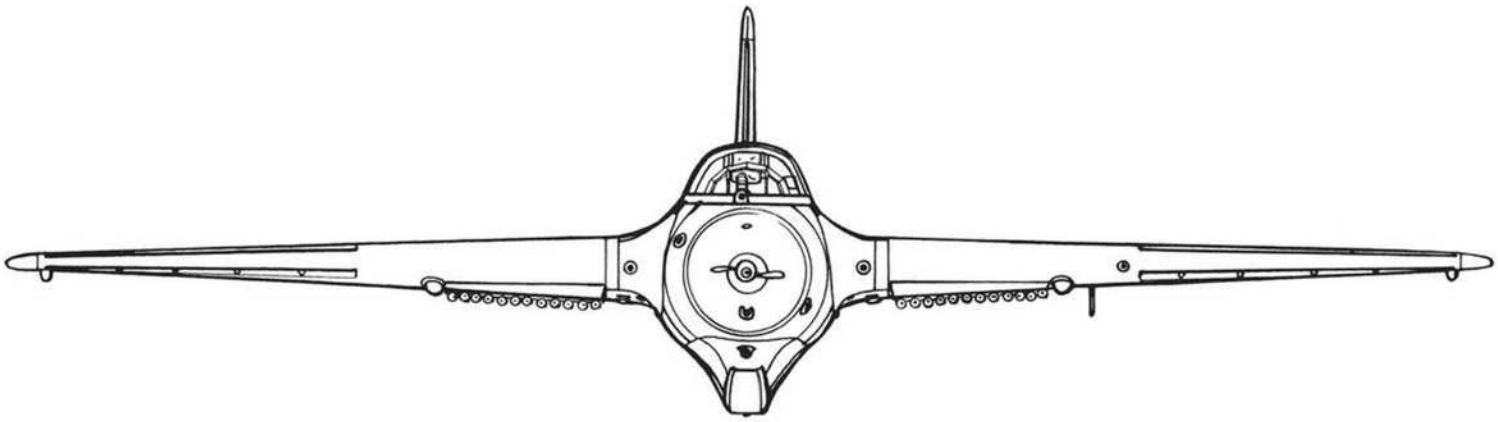


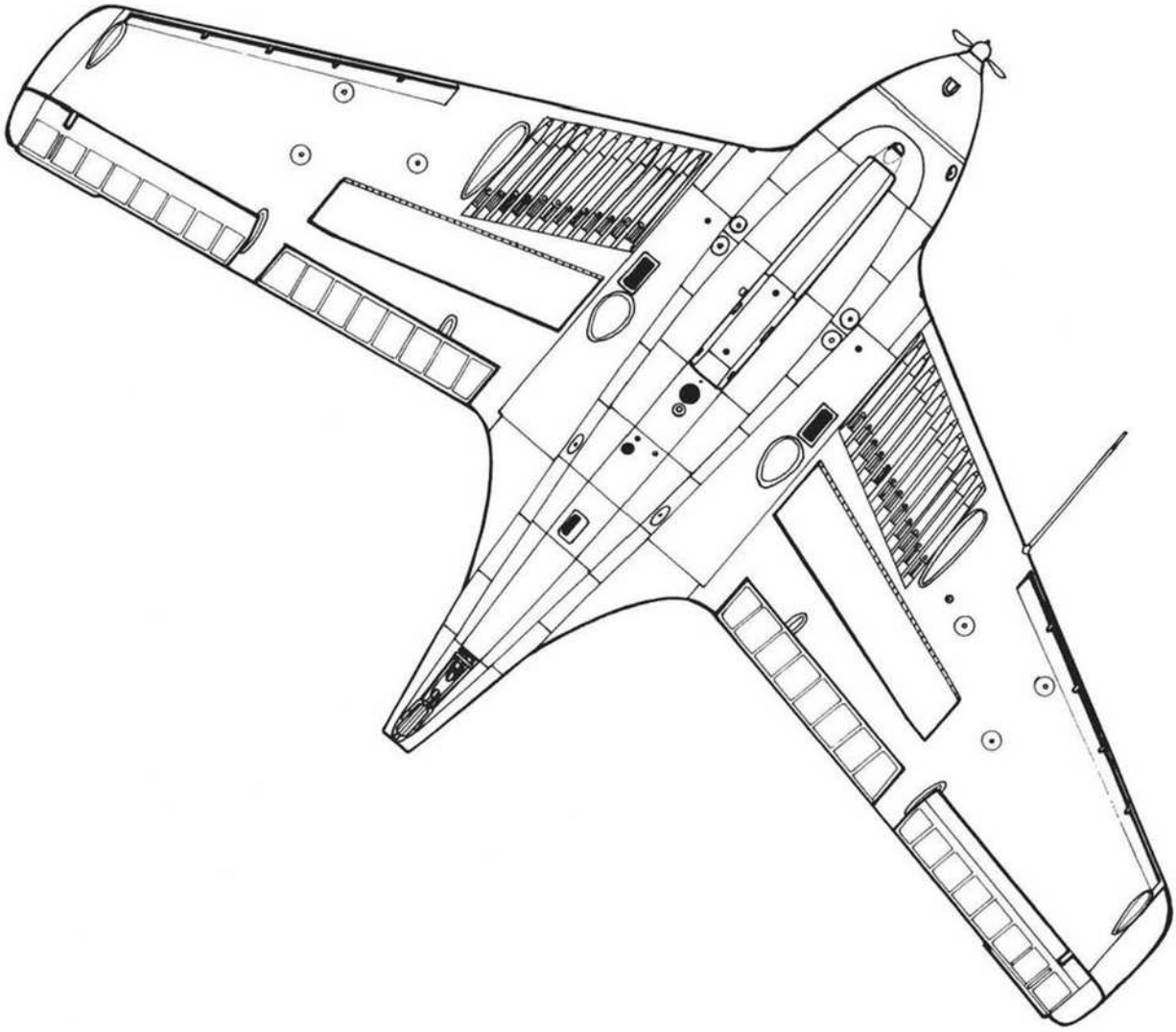
MESSERSCHMITT ME 163 B-1 KOMET AVEC 24 FUSÉES DE 5,5 CM R4M ORKAN

ECHELLE 1/48e

© H. CANCE - 2011







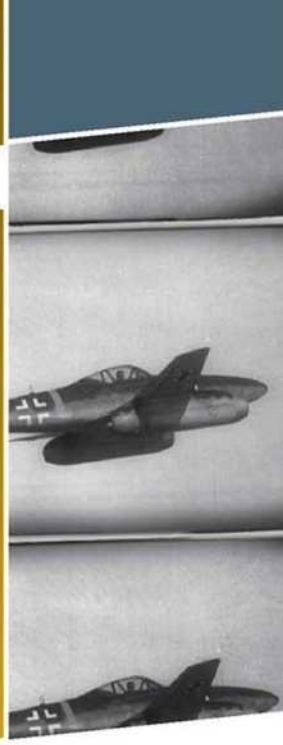
Le Me 163 B, WNr 191301, repeint de façon inexacte avant d'être exposé au public et portant l'immatriculation FE-500 sur la dérive.

FE500

▲ Extrait d'un film d'instruction, la photo du Me 262 A-1a, WNr 110926, piloté par le *Leutnant* Kurt Bell du III./EJG 2 à Lechfeld en avril 1945. Ayant effectué son premier vol le 6 février 1945, l'avion porte un camouflage standard en RLM 81, RLM 82 et RLM 76. Cette dernière teinte est limitée au fuselage, les intrados n'étant pas peints. (ww2images.com)

CHAPITRE IV

Le Messerschmitt Me 262



Parmi les quatre modèles d'avions à réaction mis en service par la Luftwaffe, le Messerschmitt Me 262 Schwalbe est le plus mythique et celui qui a été le plus utilisé. Il a toujours été considéré comme le *nec plus ultra* de la technique aéronautique allemande, voire mondiale. Cela est vrai dans l'absolu. Cependant, avec le recul du temps, il est devenu évident que les Allemands, malgré les apparences, n'ont pas su exploiter à bon escient leur formidable avancée technologique, en d'autres termes, n'ont pas su utiliser cet avion correctement en opérations, se figurant que le réacteur n'était, après tout, qu'un mode de propulsion comme un autre. Il leur aurait fallu repenser les tactiques d'emploi, l'instruction des pilotes ainsi que celle des mécaniciens, revoir les techniques de production, de contrôle de qualité et d'approvisionnement en pièces, mettre à niveau les infrastructures permettant de recevoir les avions à réaction. En avaient-ils seulement encore la possibilité lors de l'entrée en service du Me 262 ?

▲ Lechfeld, début 1945 : le Me 262 A-1a, WNr 110813, « grüne 3 » du *Stab* III./EJG 2 rejoint son point d'envol, tracté par une *Kettenkrad*. Invisible sur la photo, un « S » vert est peint sous les stabilos, indiquant le statut d'avion d'entraînement. Certains indices permettent de croire que cet appareil est devenu le « *weiße* 1 » au I./JG 7. Il a souvent été dit que cet avion avait fait partie du Kdo Nowotny, mais cette unité était déjà dissoute en décembre 1944, mois de fabrication du 110813. En arrière-plan, des avions à dérive en bois. (ww2images.com)

ERPROBUNGSKOMMANDO 262 (EKDO 262)

L'EKdo 262 entre officiellement en fonction le 17 mai 1944 avec le *Stab* à Lechfeld, lorsque les 8./ZG 26 (*Staffelkapitän Oberleutnant* Hans Günther Müller) et 9./ZG 26 (*Staffelkapitän Oberleutnant* Paul Bley) s'installent respectivement à Leipheim et Schwäbisch Hall, ces terrains étant situés aux alentours d'Augsburg, avec un effectif total de quatorze pilotes. La 7./ZG 26 est intégrée au II./ZG 1 à Wels am Wagram, en Autriche.

Le premier avion, qui avait déjà été livré le 6 avril précédent, est le Me 262 S2 « *rote* 2 ». Le personnel au sol relève beaucoup de malfaçons, telles que rivets manquants, nervures criquées, l'armement non remonté, la radio à changer ainsi que le manque d'accessoires de maintenance et... la barre de tractage au sol. À Rechlin, il est remarqué que le Me 262 est beaucoup bien moins fini que l'Arado Ar 234.

Contrairement à ce qui est escompté, la première sortie opérationnelle, le 18 juillet 1944, est loin d'être un succès. Dans le journal de marche et d'opérations du III./ZG 26, on peut lire : « Le *Kommandeur* a décollé avec un Me 262 de l'EKdo contre des unités ennemies. Il a rencontré quinze avions ennemis et a été descendu dans les environs de Lechfeld, près de Kaufering. *Hauptmann* Thierfelder, *Kommandeur*, tué en action. » Le Dr Preußker, médecin du *Gruppe*, croit se souvenir que l'avion de Thierfelder a souffert de la rupture des deux turbines. C'est le *Major* Neumann qui prend le commandement de l'EKdo 262 jusqu'à ce qu'il soit muté au JGr 10 à Parchim et remplacé par le *Hauptmann* Horst Geyer, le 8 août 1944.

▶ Ci-contre et page de droite : Sorti de chaîne à Schwäbisch Hall le 12 juillet 1944 avec le Skz KI+IU, le Me 262 A-1a, WNr 170041, a été utilisé par l'EKdo 262, le Kdo Nowotny, puis par le III./EJG 2. On le voit ici codé « *weiße* 10 » à l'EKdo 262 et équipé de lance-bombes. On en retrouve une dernière fois la trace à l'EKdo Lärz pour un vol d'essai le 9 mars 1945 aux mains du *Feldwebel* Hans Kamp. (ww2images.com)

Toutefois, il n'est pas sûr que Thierfelder soit tombé victime d'un pilote de chasse américain, car un autre pilote appartenant à la KG 51 raconte : « Thierfelder a pu perdre le contrôle de son avion à cause d'un piqué sous un angle de 20° à partir de 8 000 mètres et atteindre une vitesse frôlant le Mach ». Plus tard, un autre pilote, le *Leutnant* Schrönner, cette fois de la JG 7, narrera un événement troublant : « Je tirais sur le manche de toutes mes forces, mais le Me 262 ne voulait pas remonter. Ne sachant plus que faire, j'ai alors largué la verrière, ce qui a dû agir sur le « trim », si bien que la machine est sortie de son piqué. Sans verrière et avec les ailes gondolées, j'ai pu atterrir. L'avion a dû être ferraillé ». Ce témoignage montre que les pilotes se heurtent à des phénomènes de compressibilité alors assez mal connus. Ce sera un problème récurrent sur les premiers avions à réaction nettement plus performants que la plupart des avions à hélice, dont certains ont déjà rencontré ce phénomène.

Quoi qu'il en soit, le 26 juillet 1944, l'EKdo 262 enregistre apparemment sa première victoire sous la forme d'un de Havilland Mosquito au-dessus des Alpes bavaroises. Le vainqueur de cette rencontre est le *Leutnant* Alfred Shreiber sur le Me 262 S12, WNr 130017. Cependant, cette victoire ne sera jamais confirmée. Le *Lieutenant* Wall, du N° 544 *Squadron*, dans le compte-rendu de sa mission photographique au-dessus de Munich, fait part de sa rencontre, ce jour-là, avec un avion ennemi bimoteur très rapide qui l'attaque à 400 m de distance et qui lui mène la vie dure. Il lui échappe par trois fois grâce à des manœuvres évasives très violentes et l'écran des nuages, avant de ressentir deux fortes secousses. Il se trouve alors à 9 000 m d'altitude. Voulant sauter en parachute, son navigateur constate l'absence de la porte d'entrée dans l'avion ! Le Mosquito atterrit à Fermo, près d'Ancona en Italie, et aucun dégât particulier n'est constaté, autre que l'absence de la porte d'accès assurément perdue pendant les manœuvres évasives et très certainement à l'origine des secousses.

La dotation théorique de l'EKdo est de quarante avions, qui ne sera jamais atteinte pour cause retard de livraison et de dispersion des appareils produits dans d'autres unités. Elle ne sera que d'un maximum de vingt Me 262, le 18 août 1944. Le 15 août, ce sont un Mosquito au-dessus du Ammersee et un Boeing B-17 Flying Fortress isolé et en vol à basse altitude près de Stuttgart, qui sont respectivement interceptés et détruits par le *Leutnant* Joachim Weber et le *Feldwebel* Helmut Lennartz. Selon Lennartz, l'Américain ne s'est même pas défendu. Le 24, un Lockheed F-4 (ou F-5) Lightning est descendu par l'*Oberfeldwebel* Helmut Baudach, aux environs immédiats de Lechfeld, base de l'unité. Deux jours plus tard, le 26 août 1944, ce sont à nouveau un Spitfire et un Mosquito qui tombent sous les canons des Me 262 A

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. inconnu),
III./EJG 2,
Lechfeld,
novembre-décembre 1944

des *Leutnant* Alfred Schreiber et *Oberfeldwebel* Helmut Recker.
À partir du 21 août 1944, de leur nouvelle base de Rechlin-Lärz, la 9./ZG 26 et une partie de la 8./ZG 26, sous les ordres du *Staffelkapitän Oberleutnant* Hans Günther Müller, ont pour mission d'intercepter les avions alliés de reconnaissance à haute altitude. Malgré les difficultés de maintenance et le manque de contrôle au sol, deux Mosquito seront abattus par le *Leutnant* Joachim Weber, respectivement les 14 et 18 septembre 1944. De Schwäbisch Hall, le *Leutnant* Alfred Schreiber, de la 8./ZG 26, intercepte encore un Spitfire le 2 septembre et récidive le 5. Un Mosquito et un North American P-51 (F-6 ?) Mustang sont abattus le 12, le premier par l'*Oberfeldwebel* Huber Göbel et le second par l'*Oberfeldwebel* Helmut Baudach.
Le 20 septembre 1944, l'EKdo est dissous. Pendant son temps d'opérations, il a perdu trois avions et tous trois, *a priori*, pour défaillances techniques.
Fin juillet 1944, l'*Oberleutnant* Günther Wegmann avait déjà reçu l'ordre de former un second *Kommando*, sous le nom de *Kommando* Wegmann, à Erfurt-Bindersleben. Il fallait d'abord allonger la piste de 1 200 à 1 500 m, et tout le nécessaire à l'entretien et à l'opération des avions était à créer. Le 26 septembre, le *General der Flieger* Adolf Galland, responsable de la chasse de jour, donne l'ordre de transformer le III./ZG 26 en III./JG 6. Les *Staffeln* stationnant à Rechlin-Lärz et Erfurt-Bindersleben, ainsi que les restes du *Gruppe* à Leipheim et Schwäbisch Hall, doivent rejoindre Heseppe et Achmer, près d'Osnabrück, pour le 27 septembre, où ils formeront un nouveau *Kommando*, plus étoffé, sous les ordres d'un certain *Major* Walter Nowotny...

KAMPFGESCHWADER 51 EDELWEISS

Le 23 mai 1944, le I./KG 51, à Dreux-Saint-André, sous le commandement du *Major* Heinz Unrau, reçoit l'ordre de laisser ses Me 410 à d'autres unités et de rejoindre Lechfeld, le terrain d'essais de la firme Messerschmitt, pour être formé avec son personnel sur un nouveau type d'avion. Le 2 juin, c'est chose faite et l'entraînement peut commencer sur le Me 262 A dès le 20 juin suivant. Dans le même temps, la 3./KG 51 portera le nom de son *Kommandeur*, le *Major* Wolfgang Schenk. Dotée de douze appareils, cette unité est chargée de subir un entraînement spécifique du combat contre les troupes d'invasion. Un des premiers appareils qui lui est livré est le Me 262 A-2a, WNr 130179 (SQ + WR), codé « *schwarze* F ». Il a la particularité d'avoir le feu blanc de navigation à la base du gouvernail de direction et un compas sur le vérin du train avant. Un peu avant le 12 juillet 1944, c'est son prédécesseur sur la chaîne qui arrivera au *Kommando*, le Me 262 A-2a, WNr 130178 (SQ + WQ). Entre le 1er juillet et le 8 août, les WNr 170001 à 170005 sont livrés au Kdo Schenk, les deux derniers étant respectivement codés 9K + IM et 9K + UL.
Au moment de l'arrivée des pilotes à Lechfeld, la Luftwaffe a pris en compte une petite cinquantaine de Me 262 A-1a, dont douze sont à l'EKdo 262, trois ont été perdus et d'autres sont indisponibles ou au centre d'essais de Rechlin. Quoi qu'il en soit, il n'y a encore aucun bombardier à Lechfeld, et les pilotes sont pour le moins surpris d'apprendre le bombardement « à réaction » sur un... chasseur !
Le 11 juillet arrive à Lechfeld un des tout premiers, sinon le premier Me 262 S 21 (A-2a) Sturmvogel, le WNr 130026. Il reçoit le code 9K + AL, suivi du Me 262 S 22 (A-2a), WNr 130027 (code inconnu). La joie fait vite place au désenchantement, car le train d'atterrissage s'avère trop faible avec deux bombes de 500 kg, les lance-bombes fonctionnent lorsqu'ils en ont envie, et le largage en piqué relève du jeu de hasard.

Messerschmitt Me 262 A-2a (WNr. 130079),
Major Wolfgang Schenk,
Kdo Schenk (3./KG 51),
Lechfeld, juillet 1944

Messerschmitt Me 262 A-2a (WNr. inconnu), 1./KG 51

Cependant, juillet 1944 est un mois terrible pour l'Allemagne et plus particulièrement pour Messerschmitt : l'usine de Leipheim est bombardée le 19 et celle de Ratisbonne le 21. De 59 Me 262 livrés en juillet, la production tombe à 20 en août. D'après un « *Lieferplan* » (plan de livraison) du 10 août, 10 prototypes ont été livrés ainsi que 112 avions de série. Six prototypes ont déjà été détruits, 21 avions écrasés par les bombardements alliés et 11 ont été perdus par accidents divers. Les 84 avions restants sont ainsi répartis : I./KG 51 : 33 ; EKdo 262 : 15 ; *E-Stelle* Rechlin : 14 ; Messerschmitt (pour essais) : 11 ; Junkers (essais moteurs) : 1 ; Blohm und Voss (modification en biplaces) : 10.

Le 20 juillet 1944, le Kdo Schenk quitte Lechfeld pour Châteaudun. Cinq avions seulement y atterrissent, les quatre autres sont perdus au départ de Lechfeld à la suite de différentes pannes qui se terminent par des atterrissages en catastrophe. Mais sur place, un ordre personnel de Hitler interdit aux pilotes de bombarder d'une altitude inférieure à 4 000 mètres, afin qu'ils soient hors de portée de la DCA. Cet ordre, destiné à retarder le plus longtemps possible le moment où un Me 262 tombera entre les mains des Alliés, empêche le Kdo Schenk d'enregistrer le moindre succès. Le recul des armées allemandes provoque le déménagement de l'unité, qui a pour mission de couper les voies de communication sur la Seine et les environs de Paris. Le 12 août, le *Kommando* se rend à Étampes, puis, fort de 14 avions, à Creil le 15 août, Juvincourt le 22 août et Ath-Chièvres, en Belgique, du 28 au 30 août. C'est à Chièvres que survient la première perte du *Kommando*, quand l'*Oberfeldwebel* Hyronimus « Roni » Lauer est obligé de se poser sur le ventre « à la suite d'une intervention de l'ennemi » sous la forme de quatre P-47 Thunderbolt du 78th FG dans les environs de Bruxelles. La victoire aérienne est partagée entre le *Major* J. Meyers et le *Lieutenant* M. D. Croy. Volkel est la nouvelle base du 31 août au 5 septembre, et enfin Rheine-Hopsten, le jour même où le *Kommando* est réintégré au I./KG 51, dont le *Stab* est déjà sur place. Pendant ce temps, le II./KG 51, sous le commandement du *Major* Herbert Voss, arrive à Schwäbisch Hall pour entamer son entraînement.

Le 2 octobre 1944, un avion de la KG 51 attaque par trois fois le terrain de Grave, base du N° 421 (RCAF) *Squadron* sur Spitfire, d'une altitude de 1 000 mètres environ. Le résultat se solde par des blessés et des morts dans les rangs de la RAF et des civils hollandais. Le 5, le *Squadron Leader* Roy Smith du N° 401 (RCAF) *Squadron* endommage en combat un Me 262 vers Nimègues, imité par le *Flight Lieutenant* Hedley Everard et le *Flying Officer* Gus Sinclair, de la même unité. Toutefois, c'est le *Flight Lieutenant* Tex Davenport qui obtient le meilleur succès :

« Finalement, je me suis approché par l'arrière à 270 mètres et j'ai vidé mes chargeurs sur la machine en environ 10 à 12 secondes, apercevant des impacts sur les moteurs. L'avion était complètement en feu. Le pilote semblait indemne et se battait bien. En se rendant compte que son combat était perdu, il a essayé d'éperonner *Red 1* (Smith) sur le chemin du sol où il se fracassa et brûla. »

▼ Hopsten, fin 1944 : le Messerschmitt Me 262 A-2a, codé 9K+BK (« *rote* B »), est sorti de son alvéole, tracté par un NSU Sd.Kfz. 2 *Kettenkrad*. On remarquera le camouflage assez complexe composé de « spaghettis » en vert RLM 81 sur fond de RLM 82 et RLM 76. (Collection W. Green)

La victime est le *Hauptmann* Hans-Christof Buttmann de la 1./KG 51, descendu dans les environs de Nimègues. Il faut convenir que le Me 262, même s'il est supérieur en performances aux avions alliés, ne peut lutter contre le nombre. De plus, les alliés ont un collimateur gyroscopique (Mark II dans la RAF ou K-14 dans l'USAAF) qui permet de viser des cibles rapides par le travers. Le 13 octobre est un jour de chance pour l'*Unteroffizier* Edmund Delatowski de la 1./KG 51, sur le Me 262 A-2a 9K + FL, car sa rencontre avec le *Pilot Officer* Robert W. Cole du N° 3 *Squadron*, à bord du Tempest Mk. V JN868, aurait pu lui être fatale. Cole se lance à la poursuite du Sturmvogel dans un léger piqué atteignant la vitesse fantastique de 770 km/h, mais, même à cette vitesse, l'Allemand est en train de le semer. Cole maintient sa poursuite sur environ 65 à 70 km vers l'est, au-dessus de la Hollande. Delatowski, se croyant alors en sécurité, réduit les gaz. C'est ce qu'attendait Cole qui, à la limite de portée de ses armes, lui décoche deux rafales : « Le Messerschmitt sembla exploser comme une bombe volante et lança des morceaux, y compris le pilote avec son parachute, dans toutes les directions. Chutant en vrille, il s'écrase au sol où il finit de brûler ». Le pilote allemand réussit son évacuation et s'en sort avec des blessures à la tête et au bras gauche.

▶ Photographié ici à Innsbruck, ce « *weiße* 1 » est assez mystérieux, car c'est un « vieil » avion à dérive en bois, dans la série 170000. Des sources, toutefois contradictoires, tentent de prouver qu'il s'agit du WNr 170047 qui aurait commencé sa vie à Schwäbisch Hall le 21 juillet 1944. Sur une première photo, le camouflage supérieur est en deux couleurs alors que sur celle-ci, l'avion est recouvert d'un badigeon unique de RLM 81. Un indice, cependant, fait pencher la balance en faveur du 170047 : le S peint sous les stabilos pour « *Schule* » (école). (Collection P. Oller)

▶ *Major* Walter Nowotny. Crédité de 258 victoires aériennes en 442 missions de combat, il tombe sous les coups de Mustang de l'Air Force le 8 novembre 1944 aux commandes d'un Me 262 de son propre *Kommando*. Il allait avoir 24 ans le 7 décembre suivant...

LE *KOMMANDO* NOWOTNY

Le Kdo Nowotny ou III./JG 6 est composé des 8. et 9./JG 6, la première sous les ordres de l'*Oberleutnant* Hans Günther Müller à Heseppe et la seconde avec l'*Oberleutnant* Paul Bley à sa tête et basée à Achmer. Le *Stab*./JG 6 est à Achmer également. Au 29 septembre, le Kdo Nowotny a perçu 30 Me 262 A, dont 4 affectés au *Stabsgeschwader*, sur les 52 prévus, car la production est réservée en priorité aux unités de bombardement. Sa mission est l'attaque des chasseurs d'escorte des bombardiers alliés, en les obligeant, pour combattre, à larguer leurs réservoirs supplémentaires de carburant pour « leur couper les jambes » et permettre aux chasseurs à hélice de s'attaquer aux bombardiers avec moins de risques. La tactique du *Kommando* est vite déjouée par les Alliés qui, repérant les terrains de Me 262, envoient des chasseurs patrouiller au-dessus.

Le 3 octobre voit la première perte du *Kommando*, quand l'*Oberleutnant* Alfred Teumer, de la 2./Kdo Nowotny, sur le Me 262 A-1a, WNr 170044 (TI + IX), se tue à l'atterrissage à la suite de l'extinction de ses moteurs.

Le samedi 7 octobre 1944, le *Kommando* Nowotny met en l'air, pour la première fois, cinq Me 262 A-1a pour s'en prendre aux avions de la *Mission 669* composée de 1 415 bombardiers (926 B-17 et 489 B-24) escortés par 900 chasseurs, sur le chemin des raffineries de Politz, Ruhland, Leuna-Merseburg, Kassel-Altenbauna, Magdeburg-Buckau et Lutzken, les usines de moteurs de Zwickau, Dresde, Freiburg et les terrains de Bielefeld, Hameln et Nordhausen ou encore les usines de véhicules Henschel à Kassel et autres objectifs.

▲ et ▶ Lechfeld à l'automne de 1944. L'*Oberfeldwebel* Hermann Buchner s'entretient avec un autre pilote, avant un vol d'entraînement sur l'avion en arrière-plan, le Me 262 A-1a « *weiße* 7 » du III./EJG 2. Page suivante, il est en compagnie de son « *Schwarzmann* » (mécano) devant, cette fois, le « *weiße* 1 » de la même unité, au WNr inconnu.

Au-dessus d'Achmer, le *1st/Lieutenant* Urban Drew aperçoit trois Me 262 au décollage :

« Le leader était en position de décollage sur la piste est-ouest et le second rejoignait pour décoller en formation. J'ai attendu qu'ils soient en l'air et j'ai plongé d'une altitude de 4 500 mètres et me plaçais pour attaquer, suivi de mon *Flight*. J'ai rattrapé le second quand il était à 300 m de haut. J'étais à 720 km/h et le jet ne devait pas être à plus de 320 km/h. J'ai commencé à tirer à 360 mètres avec 30° de correction. En me rapprochant, je distinguais des impacts sur les ailes et le fuselage et en le survolant, j'ai vu des flammes s'échapper de l'emplanture de l'aile droite. Me retournant, j'ai vu une explosion gigantesque avec une boule de flammes d'environ 300 mètres de rayon. L'autre avion était à quelque 450 mètres et avait entamé un vaste virage vers moi sur la gauche. J'étais encore à 650 km/h. J'ai dû tirer fortement sur le manche pour ne pas le perdre. J'ai commencé à tirer avec 60° de correction à 250 mètres et mes obus ont atteint l'empennage de l'avion ennemi et remontèrent vers le cockpit. J'ai vu la verrière partir en deux morceaux et l'avion est passé sur le dos, partant en vrille à plat pour percuter le sol sous un angle de 60°. »

Un des pilotes allemands est le *Leutnant* Gerhard Kobert, tué sur le Me 262 A-1a, WNr 110405 (TT + FS), et le second est l'*Oberleutnant* Paul Bley de la 1./Kdo Nowotny, sur le Me 262 A-1a, WNr 170307, qui a pu sauter en parachute sans aucune blessure. Son avion, finalement, s'écrase sur une maison, tuant les quatre occupants. Le troisième Me 262 du *Fähnrich* Heinz Russell est resté cloué au sol, les pneus crevés par les projectiles américains.

Pendant ce temps, le *Leutnant* Schall et le *Feldwebel* Lennartz de la 2./Kdo Nowotny, ayant décollé de Heseppe, s'adjugent chacun un B-24 Liberator. Toutefois, à la suite de ce désastre, Nowotny demande qu'une protection soit organisée pour les avions à réaction qui manquent de nervosité au décollage. En effet, pousser le Jumo 004 trop fort, l'étouffe. La protection sera assurée par les Focke-Wulf Fw 190 D-9 du III./JG 54 du *Hauptmann* Robert « Bazi » Weiss, mais ceux-ci sont assez souvent requis pour combattre les chasseurs-bombardiers alliés... La *Flak*, équipée des terribles *Vierling* à quatre canons de 20 mm, est renforcée autour des terrains.

L'apparition des Me 262 et Me 163 pousse les Alliés à procéder à des essais d'escorte par des Gloster Meteor, mais il se révèle assez vite que ces avions sont beaucoup trop rapides pour les bombardiers : impossible de mélanger les genres !

Cependant, ces exercices permettent de développer des tactiques d'attaque des « jets » ennemis par les escortes. Le 10 octobre, un P-51 est revendiqué par Paul Bley et un autre par le *Feldwebel* Lennartz. Tous deux se posent en catastrophe au retour. Le 13 octobre, c'est le *Technischer Offizier*, l'*Oberingenieur* Lüthner, qui est victime d'un accident mortel. Depuis le 4 octobre, 10 Me 262 ont été perdus à la suite d'accidents. Les pilotes attribuent ces pertes aux défauts des réacteurs et du train d'atterrissage, mais l'OKL, de son côté, impute cette faillite aux membres du *Kommando* et plus particulièrement au *Major* Walter Nowotny, à la suite d'un rapport signé conjointement par un dénommé Knoll et par Fritz Wendel et daté du 27 octobre 1944. En voici les passages les plus significatifs :

« 2.) En opérations de chasse, le *Kommando* Nowotny, fort de 2 *Staffeln* (19 avions) sous le commandement du *Major* Nowotny. Le Kdo Nowotny est opérationnel depuis le 3.10.44. Jusqu'au 24.10, il y a eu au total trois jours de missions. L'inspecteur de la chasse de jour, l'*Oberst* Trautloft, était présent sur la base depuis les premiers jours et a consenti d'énormes efforts pour le succès des premières missions. Il a rassemblé dans le *Kommando* les meilleurs pilotes d'autres unités. Le *Kommandeur* Nowotny était un très bon pilote de chasse sur le front de l'Est, mais n'est pas assez familiarisé avec la situation à l'Ouest et, à 23 ans, n'a pas l'étoffe suffisante pour garantir le succès de cette opération vitale.

« Comme tous les avions, le Me 262 est vulnérable lors du décollage et de l'atterrissage. Il doit être possible, et il est possible, de faire décoller les avions quand il n'y a pas d'avions ennemis au-dessus des terrains... En ce qui concerne les tactiques, les pilotes n'ont pas reçu l'entraînement correspondant. Ils ont reçu trop peu d'instruction sur le Me 262. Aucune sortie n'a été effectuée pendant les dix jours de mauvais temps, et cette période aurait dû servir à des briefings, mais rien a été fait. Le *Major* Nowotny lui-même a atterri avec le train avant à demi sorti et l'avion a été durement endommagé. Les premières missions doivent permettre de cerner les erreurs et les lacunes de tout nouveau modèle. Les pilotes doivent être entraînés pour reconnaître les vraies lacunes.

« Cette arme, qui est composée des appareils les plus modernes et les plus sophistiqués, est utilisée par un seul qui en a la domination totale sans être conscient qu'un tel engin demande plus de 1 000 heures de travail [...] Les pilotes manquent de l'instruction technique nécessaire. Une instruction théorique intensive est nécessaire pendant la transformation sur le nouvel avion. Cette instruction est particulièrement mauvaise au *Kommando* Nowotny et ceci est bien illustré par le fait que l'officier technique du *Gruppe* n'est pas un technicien. L'officier technique d'escadrille à Heseppe, un aspirant qui n'a que dix-neuf ans, est totalement profane en la matière et il a déjà détruit deux avions comme résultat de sa négligence et de son entraînement inadapté. »

Cette opinion est soutenue par le *Hauptmann* Horst Geyer, commandant de l'EKdo 262. Il rappelle même que Nowotny, à Lechfeld, n'a effectué qu'un seul vol sur le Me 262 et qu'il avait l'assurance de pouvoir cerner et appréhender tous les problèmes qu'engendrerait le nouvel avion sans nouvel entraînement.

Jusqu'au 28 octobre, le très mauvais temps empêche de lancer une quelconque mission.

LA MORT DE NOWOTNY

Le 28 octobre, premier jour de reprise des activités, au décollage, les réacteurs de l'avion de Paul Bley avalent des oiseaux et le pilote est tué dans la chute de l'avion. Entre le 1er novembre, jour de reprise des missions, et le 6, le *Kommando* enregistre quatre victoires pour la perte de treize avions, toutes causes confondues, dont trois en combat aérien. Mais le pire reste à venir. Le 7 novembre, les généraux Keller et Galland arrivent à Achmer pour une inspection du *Kommando*. Le lendemain matin, ils assistent à un *Alarmstart* (décollage sur alerte). Deux avions décollent d'Achmer, pilotés par le *Major* Walter Nowotny et l'*Oberleutnant* Günther Wegmann, et deux de Heseppe, pilotés par le *Leutnant* Franz Schall et le *Feldwebel* Büttner. Les moteurs du « weiße 8 » de Nowotny refusent de démarrer et Büttner subit un éclatement de pneu au roulage avec de légers dommages à son avion. Schall et Wegmann engagent les Américains et revendiquent qui un P-47 et qui un P-51. En début d'après-midi, au retour des bombardiers alliés, Nowotny et Schall décollent. Schall revendique deux P-51 (en réalité deux P-47 du 356th FG). Peu de temps s'écoule que les réacteurs de Schall s'éteignent et il est cueilli par un P-51D du 357th FG, piloté par le *Lieutenant* James W. Kenny. Schall a juste le temps d'évacuer l'avion, qui explose une seconde plus tard.

Nowotny est beaucoup moins chanceux... Après avoir descendu un Liberator, sa 258e et dernière victoire, et probablement un Mustang, il est pris en chasse par une nuée de P-51 qu'il sème en disparaissant dans des nuages à une altitude de 2 000 mètres. Il effectue un 180° et se retrouve à portée d'un Mustang, piloté par le *Lieutenant* Richard W. Stevens, qui lui envoie une rafale à 450 mètres de distance. Après que le Me 262 a commencé de ralentir, il lui administre une autre rafale et le poursuit au-dessus d'un terrain d'aviation, tout en continuant de tirer.

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 110559),
Major Heinz Bär,
III./EJG 2,
février-mars 1945

▲ L'*Oberfeldwebel* Hermann Buchner, du III./EJG 2, sur l'aile de son Me 262 A-1a « *weiße* 7 » procède à la visite d'avant le vol pour une séance d'entraînement à Lechfeld à l'automne de 1944. (BPK-Berlin, via RMN)

Le Me 262 engage un virage serré à gauche et disparaît à nouveau dans la couverture nuageuse. Le contrôle au sol et ceux qui écoutent, dont Keller et Galland, entendent alors Nowotny annoncer : « *Hab' ja ein drittes Abschuß... Der linke Düsenmotor versagt... Ich bin getroffen.* (J'ai juste descendu un troisième avion... Mon réacteur gauche est mort... Je suis touché) ». Avant de pouvoir sauter en parachute, Nowotny s'écrase en flammes au nord du terrain de Bramsche, à quelques kilomètres au nord d'Achmer.

La mort de Nowotny sonne également le glas pour le *Kommando*, qui est rappelé à Lechfeld le 10 novembre pour y être dissous. Le *Kommando* a vu passer dans ses effectifs une cinquantaine de Me 262, a remporté 22 victoires aériennes, dont un seul bombardier, et a perdu 7 pilotes.

ERGÄNZUNGSJAGDGESCHWADER 2

Depuis le 27 octobre 1944 a été formé à Lechfeld le *Stab* III./EJG 2 chargé de la formation des pilotes sur le Me 262. Ce *Gruppe* est composé théoriquement des 9., 10. et 11. *Staffeln*, mais les 10. et 11./EJG 2 ne sont formées que le 1er décembre, la première à Lechfeld, la seconde à Unterschlauersbach. La 9./EJG 2, à Landsberg, n'aura jamais de Me 262. Le *Gruppenkommandeur* en est le *Hauptmann* Horst Geyer, qui sera remplacé le 1er décembre par le *Major* Heinz Bär. Le directeur de l'instruction est l'*Oberleutnant* Wörner. Bien qu'étant une unité d'entraînement, elle est érigée en unité opérationnelle et elle est composée de chasseurs Me 262 A-1a et de chasseurs-bombardiers Me 262 A-2. Pour les pilotes non accoutumés, l'instruction commence par 5 heures de conversion sur bimoteurs, à Landsberg, sur Messerschmitt Bf 110 et Siebel Si 204, en insistant sur le vol dissymétrique. Suivent 20 heures sur des avions avec la manette des gaz fixe, afin d'habituer les élèves à l'impossibilité de pousser les gaz en altitude sur le Me 262 sans risquer l'extinction. Pendant une journée entière, les élèves étudient le Me 262, puis c'est le lâcher sur la « bête » pour

▶ Le Me 262 A-1a, WNr 170061 (Skz KL+WO), est sorti de chaîne à Leipheim le 10 juillet 1944. On le voit ici, doté d'une dérive en bois et codé « *weiße* 4 », au III./EJG 2 en fin janvier-début février 1945, après un changement de réacteur qui est la raison du capotage de l'entrée d'air « alu naturel » du moteur de gauche. Il a été trouvé intact à Innsbruck en mai 1945.

▲ Un Me 262 aux trousses d'un P-51 Mustang, lui-même poursuivi par un autre Mustang qui le descendra de quelques rafales de ses six mitrailleuses de 12,7 mm, dont la cinémitrailleuse enregistre l'action qui s'est déroulée pendant une escorte de bombardiers au-dessus de l'Allemagne. (US NARA)

10 heures d'entraînement au vol et au tir. Bien sûr, cette progression n'est pas des plus complètes, mais elle vaut plus que ce qui avait été fait auparavant, c'est-à-dire rien ! Les pilotes devraient apprendre à voler aux instruments, mais en décembre 1944, le temps et le carburant manquent déjà atrocement à l'Allemagne. Alors surgit l'idée de convertir les pilotes de bombardiers, qui ont suivi cette instruction, en pilotes de Me 262, même s'ils n'ont aucune expérience du combat aérien. Des personnages importants comme l'*Oberst* Gordon Gollob, l'*Oberst* Dietrich Peltz ou encore le *General* Karl Keller, chef d'état-major de la Luftwaffe et, en haut de l'échelle, le *Reichsfeldmarschall* Herman Göring approuvent cette idée combattue par le *Generalmajor* Adolf Galland et une majorité de chefs d'unités. Profitant du limogeage de Galland à la suite de la « fronde des *Kommodores* » (cf. *Aéro-Journal* n° 6, octobre 2008), Peltz, qui cumule le poste de commandant du IX. *Fliegerkorps* (c'est-à-dire qu'il commande toute la chasse à l'Ouest) avec celui de *General der Kampfflieger*, met en application son plan de rééquiper les unités de bombardement en Me 262. Cet intrigant est très en cour auprès de la SS, en particulier de Himmler lui-même. Le tour de passe-passe qui déshabille Galland au profit des « bombardiers » n'a certainement pas pu être réalisé sans une intervention du *Reichsführer-SS* auprès de Hitler et sans l'aval de ce dernier. La première unité choisie est la KG 54, rebaptisée KG(J) 54 (le « J » affichant son passage à la chasse – *Jagd*).

L'EJG 2 sera dissoute le 23 avril 1945 avec un bilan d'environ 40 victoires aériennes, dont 13 pour Heinz Bär ; ce groupe aura vu passer un total de 122 Me 262.

Pendant le dernier trimestre de 1944, 350 Me 262 sont construits, ce qui signifie que de nouvelles unités peuvent en être équipées. C'est le cas du *Kommando* Welter, une unité de chasse de nuit, basée à Burg bei Magdeburg sous le commandement de l'*Oberleutnant* Kurt Welter. Elle est équipée de monoplaces et de quelques rares biplaces Me 262 B-1a/U1 modifiés par la Luft-Hansa et équipés du radar FuG 218 Neptun. Sa mission principale est la lutte contre les de Havilland Mosquito, des « intruders » qui accomplissent impunément leurs missions nocturnes.

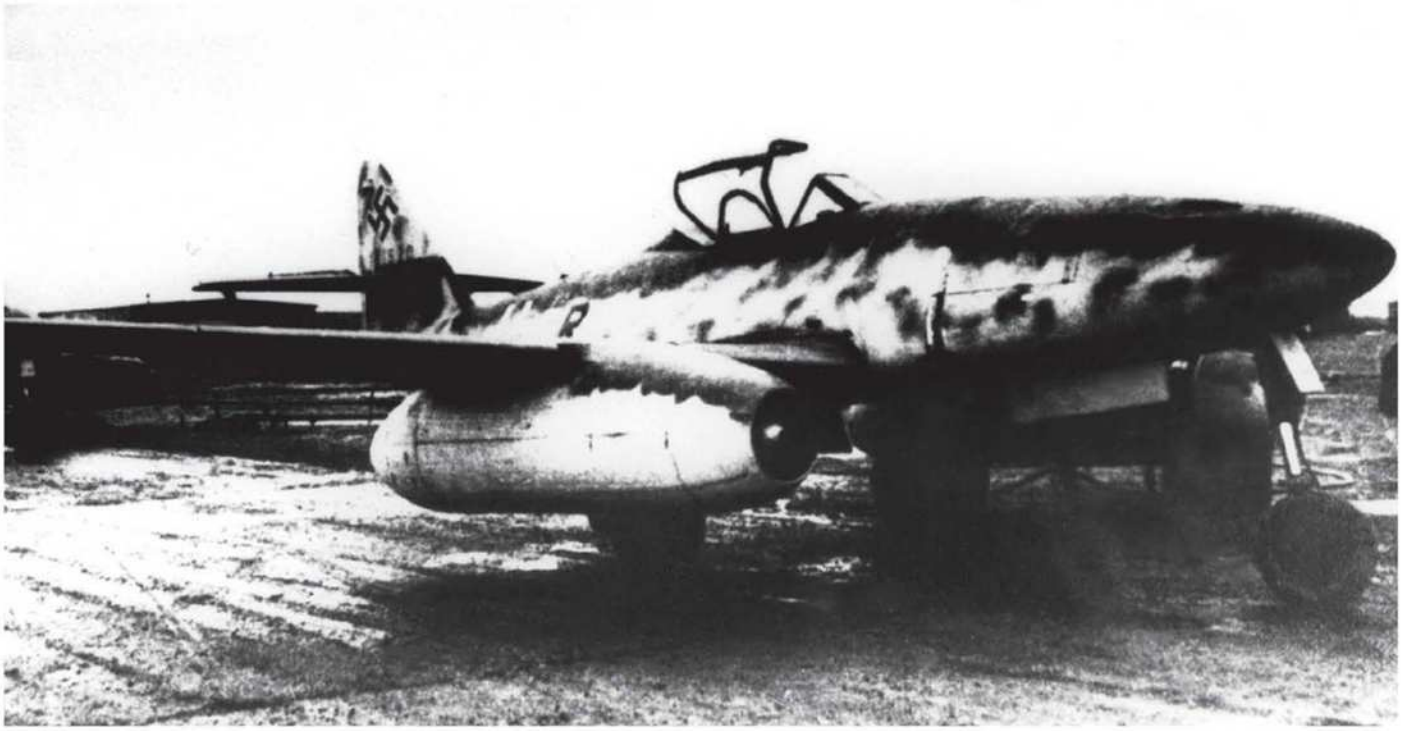
Parallèlement est créé le *Kommando* Brauegg, une unité de reconnaissance tactique équipée de Me 262 A-1a/U3 qui emportent deux appareils photographiques Rb 50/30 dans le nez, à la place de trois des quatre canons MK 108. Pour loger les Rb 50/30, il est nécessaire de rajouter deux carénages pour les magasins des films qui débordent de la section du nez.

À la fin de l'année 1944, la plupart des missions accomplies par les Me 262 le sont par ceux de la KG 51, dont le *Kommodore*, depuis le 4 décembre 1944, est Wolfgang Schenk. Le I./KG 51 est basé à Rheine et Hopsten, le II./KG 51 opère à partir de Heseppe et Achmer. La KG 51 va couvrir les troupes allemandes, le 16 décembre, lors du lancement de l'offensive dans les Ardennes, mais les dommages infligés aux Alliés sont insignifiants. Le 29 décembre, le IV. (Erg.)/KG 51 qui a reçu 10 Me 262 A-2 Sturmvogel, est renommé I. (Erg)/KG 1. Il doit servir à l'entraînement des pilotes des deux autres groupes, mais il manque de matériel et l'apprentissage sur bimoteur se fait sur Messerschmitt Me 410 et Junkers Ju 88...

Le 1er janvier 1945, le I./KG 51, commandé par le *Major* Martin Vetter, participe à l'opération « Bodenplatte », qui doit redonner la supériorité aérienne à la Luftwaffe. Il a pour tâche d'attaquer les terrains d'Eindhoven, qui abritent des unités de la RAF. Les Me 262 A-2 détruisent plus de cinquante Spitfire ou Typhoon, pour la perte de deux appareils. La KG 51 travaille en coopération avec les Arado Ar 234 B de la KG 76, notamment les 10 et 23 janvier sur Strasbourg. En ce même début d'année, la Luftwaffe a pris en compte 566 Me 262, dont un minimum de 239 chasseurs-bombardiers (le nombre n'est pas connu pour décembre 1944), mais seulement 61 sont répertoriés au 10 janvier dans les unités opérationnelles : 52 à la KG 51, 4 au *Kommando* Welter (10./NJG 11) et 5 au *Kommando* Brauegg. À ce total, il faut ajouter les 31 appareils (dont un biplace) de l'EJG 2, les 39 de la JG 7 encore à l'instruction, les 46 de la KG (J) 54, ce qui fait monter le total à 177. En revanche, dans le même temps, même en retirant les avions dans les centres d'essais ou laissés aux usines, les pertes s'élèvent à plus de 200 Me 262, toutes causes confondues.

KAMPFGESCHWADER (JAGD) 54

La première unité de chasse issue du bombardement à être déclarée opérationnelle est la KG(J) 54, dont le *Stab* et le I. *Gruppe* sont à Giebelstadt, le II. *Gruppe* à Kitzingen et le III. *Gruppe* à Neuburg an der Donau. Le 19 janvier a lieu la première mission sous les ordres du *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Volprecht Riedesel Freiherr von und zu Eisenbach, qui révèle une fois encore le manque de formation des pilotes. Équipés du FuG 125, un récepteur de radio balise, les Me 262 de la KG(J) 54 sont affectés à la chasse tout temps. Une telle mission se déroule le 9 février 1945 ; elle se solde par un désastre sans nom. Les 15 Me 262 partis intercepter les avions de la *Mission 824* (1 296 bombardiers B-17 et B-24 ainsi que 871 chasseurs), qui se dirigent sur Magdeburg, Weimar, Lutzkendorf, Quakenbrück, pour les villes les plus importantes, sont pris à partie par des Mustang des 78th, 357th et 359th FG :



quatre sont abattus, un fortement endommagé, qui va se vautrer dans la nature, et un sixième est victime d'une panne de moteur. Parmi les tués, on compte le *Kommodore*, qui percute le Mustang du *Captain* James W. Browing, et les *Oberleutnante* Günther Kahler et Walter Draht. Le *Major* Ottfried Sehrt est également abattu, mais il peut sauter en parachute.

Un seul bombardier allié a été abattu. C'est le *Major* Hans-Georg Bätcher qui prend le commandement de la KG(J) 54 le 10 février, venant du III./KG 76, la première unité opérationnelle sur Arado Ar 234 Blitz. Il en restera le *Kommodore* jusqu'au 8 mai 1945. Il y a environ 20 appareils disponibles dans l'ensemble de la *Geschwader*... et toujours le même constat : le manque d'entraînement.

En attendant, le 25 février 1945, 16 avions du II. *Gruppe* décollent de Kitzingen pour un vol d'entraînement. À Giebelstadt, dans le même temps, des avions du I. *Gruppe* sont en pleine activité, décollant ou se posant. C'est à ce moment qu'une patrouille de Mustang fond sur eux et abat trois Me 262, faisant un mort et deux blessés. Trois avions du II. *Gruppe* subissent le même sort, les trois pilotes étant tués. Avec les avions du III. *Gruppe* mitraillés au sol à Giebelstadt, ce sont 14 Me 262 qui sont perdus ce jour-là par la seule KG(J) 54. Le 4 avril voit la dernière action en force de l'unité, qui perd 17 de ses 21 avions ! Le 11 avril, le I./KG(J) 54 prend le chemin de Prague-Ruzyne en Bohème-Moravie et le II. KG(J) 54 se rend à München-Riem, puis il est dissous à Miesbach. Déjà le 28 mars, les avions de la 5. *Staffel* avaient été livrés à la *Jagdverband* 44. Le III. *Gruppe* rejoint Prague-Ruzyne le 13 avril 1945.

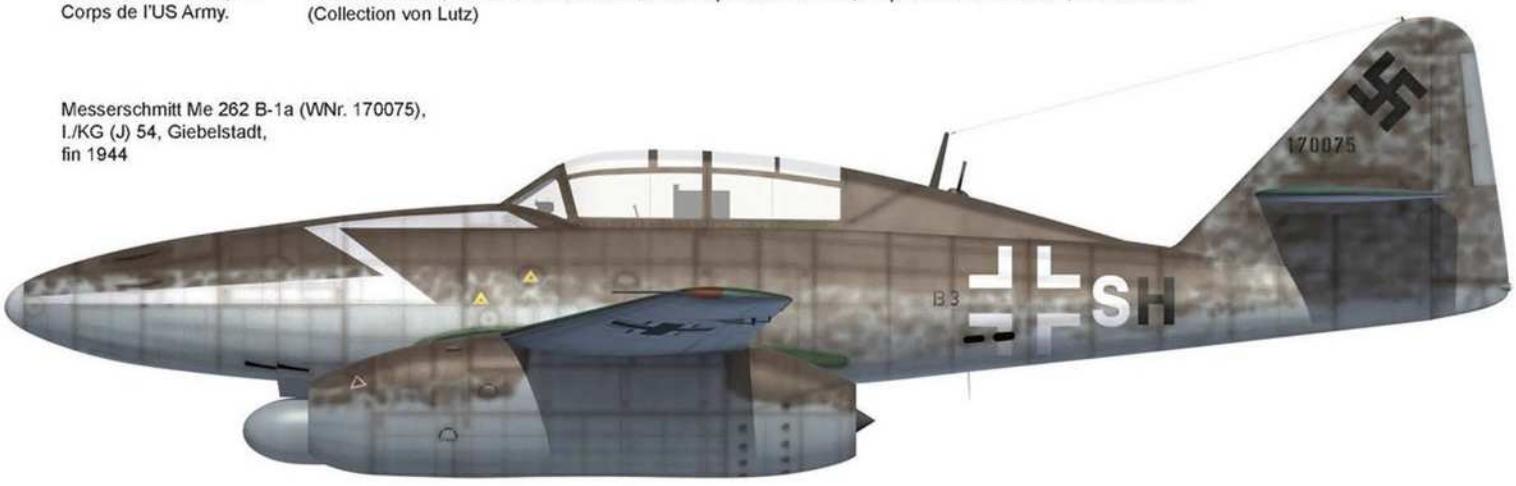
◀ Ce Me 262 A-1a, WNr 111620, codé B3+GR (« *weiße* G »), appartient à la 7./KG (J) 54 quand il est entièrement détruit par un bombardement sur Neuburg, le 23 février 1945. Auparavant, il a été piloté par l'*Oberfeldwebel* Günther Gentsch le 8 février 1945, puis par le *Leutnant* Günther Eilhardt, le 14 février. (Collection W. Heumann)

◣ Neuburg, mars 1945 : l'*Oberfeldwebel* Gentzsch est assis dans le cockpit du Me 262 A-1a codé B3+BR (« *weiße* B ») de la 7./KG(J) 54. L'avion est camouflé en teintes RLM 81, 82 et 76. La pointe du nez est jaune avec une bande blanche en limite arrière.

◣ En bas : Sorti de chaîne à Obertraubling le 21 janvier 1945, le Me 262 A-2a, WNr 500079, est livré au *Stab.*/KG 76 au tout début de mars 1945, où il est codé F1+DA. On le voit ici, immobilisé par une rupture de train d'atterrissage « pour cause de DCA » et photographié le 4 avril 1945 par un reporter-photographe attaché au 798th Signal Corps de l'US Army.

▲ Vue en gros plan sur la bande de fuselage de la KG (J) 6 à damiers rouges et noirs. L'avion est le Me 262 A-1a, WNr 501232, le dernier « Schwalbe » livré à la Luftwaffe. Il apparaît ici avec son pilote, le *Leutnant* Heinrich Häffner, sur le terrain de Munich-Riem après son arrivée, en provenance de Saatz, le 8 mai 1945. (Collection von Lutz)

Messerschmitt Me 262 B-1a (WNr. 170075), I./KG (J) 54, Giebelstadt, fin 1944



Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. inconnu), III./KG (J) 54, Munich, mai 1945

JAGDGESCHWADER 7 « NOWOTNY »

Le 19 novembre 1944, le Kdo Nowotny est reformé en III./JG 7. En même temps que ce *Gruppe*, confié au *Gruppenkommandeur Major* Erich Hohagen, est créé le *Stab*./JG 7 à partir d'éléments de la KG 1. Le *Kommodore* est l'*Oberst* Johannes Steinhoff. L'unité est basée sur le terrain de Brandenburg-Briest, à 65 km à l'ouest de Berlin, sur le lac Havel. Quelques jours plus tard, le 25 novembre, le I./JG 7 est formé à Unterschlauersbach-Lechfeld sous le commandement du *Major* Theodor « Theo » Weißenberger. Le 2 décembre, le *Leutnant* Joachim Weber intercepte un Lockheed F-5 Lightning du 5th *Photo Reconnaissance Group* et le revendique comme sa cinquième victoire. Auparavant, il avait reçu la Croix de fer de première classe pour avoir descendu trois Mosquito. À cette occasion, Göring fait une remarque ironique : « Un fait remarquable pour un avion dont les moteurs s'arrêtent au-dessus de 6 000 m et partent en morceaux, passée la vitesse de 750 km/h ! ».

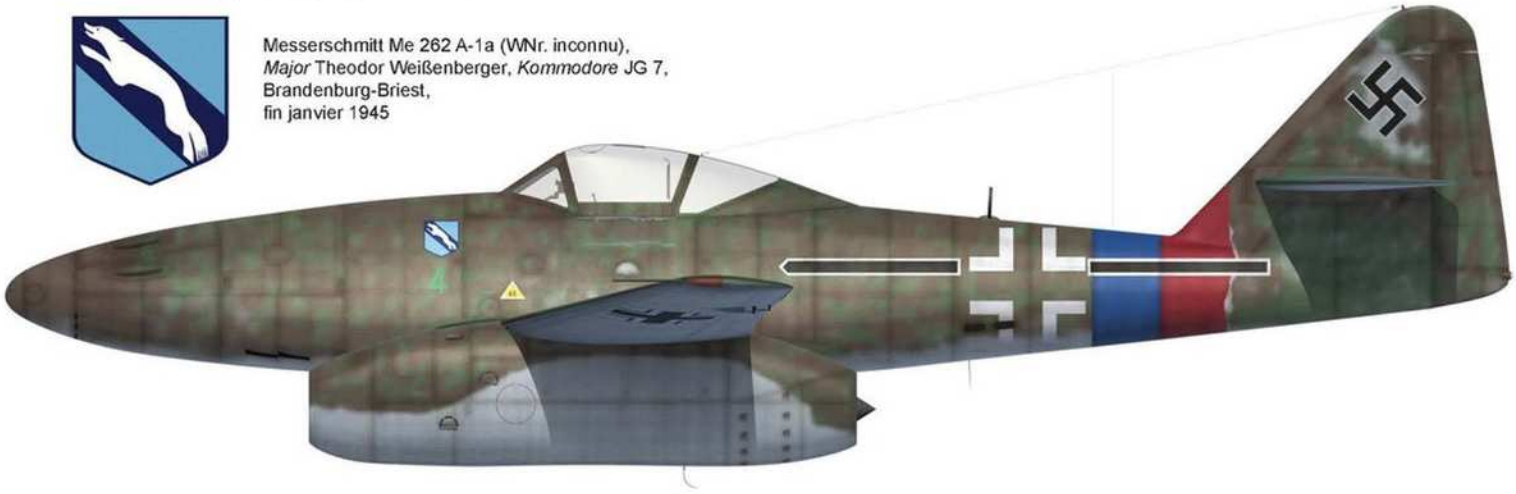
Comme suite de la « fronde des *Kommodores* », conduite par l'*Oberst* Günther Lützow contre le *Reichsmarschall* Göring, Steinhoff et Hohagen sont déchus de leurs commandements et remplacés respectivement, à compter du 1er janvier 1945, par le *Major* « Theo » Weißenberger et le *Major* Rudolf Sinner. C'est à la même époque que le tableau d'effectifs de l'unité est complet, avec 40 pilotes mais seulement 19 avions... Les trois *Staffeln* du III./JG 7 sont affectées à leurs terrains d'opérations : 9./JG 7 (*Hauptmann* Georg-Peter Eder) à Parchim, 10./JG 7 (*Oberleutnant* Franz Schall) à Oranienburg et 11./JG 7 (*Leutnant* Joachim Weber) à Brandenburg-Briest. Le 8 janvier 1945, le I./JG 7 part pour Brandenburg-Briest. Le 12 janvier 1945, le *Major* Hermann Staiger devient le *Gruppenkommandeur* du II./JG 7 à Brandenburg-Briest. Ce *Gruppe* est formé d'éléments de la JG 54, les 5., 6. et 7./JG 7 étant respectivement formées à partir des 13., 14. et 15./JG 54. Cependant, il ne sera jamais complètement formé et, le 20 avril 1945, avec le *Hauptmann* Burkhard à sa tête, il sera intégré au sein du reste de la JG 7, à Prague-Ruzyne. En attendant, le I./JG 7 se rend à Kaltenkirchen, à 60 km au nord de Hambourg, le 9 février 1945, avec seulement 12 avions sur les 52 prévus. Le 1er avril, le I./JG 7 déménage à nouveau : la 1./JG 7 retrouve Brandenburg-Briest, la 2./JG 7 va à Burg bei Magdeburg et la 3./JG 7 se rend à Oranienburg, mais le 11 avril, les 1. et 2./JG 7 sont mutées à Brandis bei Leipzig et la 3./JG 7 à Alt-Lönnewitz. Finalement, le 17 avril 1945, tout le I./JG 7 part pour Prague-Ruzyne et Saatz, où il séjournera jusqu'au 8 mai 1945.

▲ Me 262 A-1a, WNr 110376, appartenant au III./EJG 2, trouvé abandonné à Neubiberg vers la fin de la guerre. Le dernier vol opérationnel connu pour cet appareil date du 28 février 1945, avec le *Feldwebel* Albert Böckel aux commandes. Le camouflage de l'empennage vertical est caractéristique des dérives en bois. (Collection J. V. Crow)

▶ En haut : Un Me 262 A-1a, « *weiße* 7 », au WNr inconnu, appartenant à la 9./JG 7 et équipé de fusées R4M.

▶ En bas : Gros plan sur la roquette air-air R4M de 55 mm avec ses ailettes déployées, et ses dérivés antichars *Panzerblitz 2* munis de l'ogive à charge creuse de la *Panzerschreck*. (DR)

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. inconnu), *Major* Theodor Weißenberger, *Kommodore* JG 7, Brandenburg-Briest, fin janvier 1945

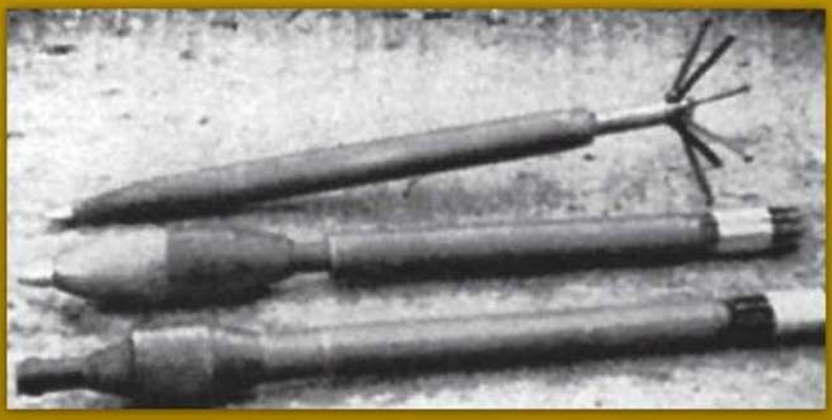


LA JG 7 EN ACTION

Une grande rencontre a lieu, le 21 février 1945, entre des Mustang du 479th FG et une quinzaine de Me 262 du III./JG 7. Les Américains remarquent que les Allemands n'ont pas un comportement habituel, ils sont agressifs et combatifs, esquivant les coups et contre-attaquant, en un mot expérimentés. Quoi qu'il en soit, il en ressort que le Me 262 n'est pas un danger pour le Mustang (!), mais est une terreur pour les bombardiers. Le 22 février, les Alliés lancent l'opération « Clarion », conjointement menée par les 8th, 9th et 15th AF américaines et la RAF, pour démanteler ce qu'il reste encore d'exploitable des réseaux routiers et ferroviaires en Allemagne. La 8th AF (*Mission 841*) met en l'air 1 428 bombardiers (976 B-17 et 452 B-24) et 862 chasseurs. Mêlés à cette armada, 10 F-5 Lightning et 5 Spitfire de reconnaissance doivent photographier les résultats obtenus. La 9th AF doit attaquer à basse altitude avec plus de 1 000 A-26, A-20 et B-26 et aussi plus de 1 000 chasseurs ; elle est chargée de détruire 46 ponts de chemin de fer, 12 gares de triage et 11 gares de communication et quelques autres objectifs secondaires. La 15th AF participe à hauteur de 350 bombardiers environ et 300 chasseurs qui s'attaqueront à des gares de triage en Autriche, dans le sud de l'Allemagne et en Italie. Enfin, la RAF met en l'air près de 350 bombardiers... Autant dire qu'il y a du monde dans le ciel d'Allemagne ce jour-là. Pour assurer la précision des bombardements, l'altitude moyenne est fixée à 3 000 mètres. Le III./JG 7 fait décoller 32 Me 262 A et le I./JG 7... uniquement deux ! La JG 7 remporte cinq victoires pour la perte de cinq avions, dont quatre en combat aérien.

Le 3 mars, les B-17 Flying Fortress et B-24 Liberator de la *Mission 861*, qui partent bombarder les raffineries de carburant synthétique de Leuna-Magdeburg, sont interceptés vers Brunswick par 29 Me 262 du III./JG 7. Vers 10h15, les Allemands de la 9./JG 7 s'adjugent trois bombardiers B-17, un B-24, un P-47 et un P-51. Au-dessus de Magdeburg, ce sont un B-17 et un P-47 qui tombent sous les coups de l'*Oberfeldwebel* Heinz Arnold. Vers Rathenow, le *Gruppenkommandeur Major* Rudolf Sinner descend un B-24 du 467th BG.

▲ Ce Me 262 A-1a « *weiße* 15 » du III.EJG 2 est attribué à l'*Oberfähnrich* Rolf Prigge, connu pour avoir revendiqué en mars 1945 (jours exacts non connus) trois victoires aériennes au sein du II./JG 7, consistant en B-17 Flying Fortress, ses troisième à cinquième victoires, les deux précédentes ayant été obtenues avec la JG 27. (Collection J. V. Crow)



R4M

Ainsi appelée pour *Rakete*, 4 kg, *Minenkopf* (tête explosive). Le début des essais se situe en octobre 1944 et après plusieurs améliorations, dont la constance de la mise à feu, l'engin est prêt en février 1945.

La fusée de 811 mm de long pour 55 mm de diamètre pour la tête et 54 pour le corps, non guidée, est stabilisée par huit ailettes repliées sur l'extrémité arrière du corps de l'engin, qui se déploient automatiquement au moment où celui-ci quitte sa glissière. La charge explosive consiste en 500 g d'hexogène. La propulsion est assurée par du diglycol pour une vitesse de 540 m/s après une combustion de 0,8 seconde. L'armement standard est de 24 R4M, en deux supports provisoires en bois de 12 chacun, qui sont tirées en salves de 6 au minimum. Il est prévu la conception de tubes lanceurs de la même manière que pour le WGr 21. La distance de tir maximale est de 1 500 à 1 800 m, mais dans la pratique cette distance est de 600 m, afin de couvrir par dispersion, comme avec les MK 108, une surface d'environ 35 m², équivalente à celle *grosso modo* d'un *Viermot*, Boeing B-17 ou Consolidated B-24.

Une première commande de 20 000 exemplaires est lancée, dont 12 000 seront produits avant la fin de la guerre en Europe.

Environ 60 Messerschmitt Me 262 A-1a des JG 7 et JV 44, quelques Focke-Wulf Fw 190 D-9 de la JG 1 sont équipés de R4M à partir du 18 mars 1945, date de la première opération réussie contre les Alliés avec cette arme. La version non réalisée Messerschmitt Me 262 E-2 devait être armée de 48 R4M. D'autres appareils sont envisagés pour l'emport de la R4M, ce sont les Bachem Ba 349 A Natter et Messerschmitt Me 163 Komet, dont la seule version Me 163 A la reçoit pour essais.

▲ et ◥ Le Me 262 A-1a Schwalbe, WNr 112385, trouvé à Stendal par les forces américaines le 15 avril 1945. Malgré les apparences, l'avion n'est plus en état de vol, ayant été accidentellement atteint par la *Flak* locale dans le réacteur gauche. On remarquera le reflet de la lumière sur la peinture des différentes marques. Sélectionné pour étude, l'avion sera finalement ferraillé à Rothwesten (Cassel) après la fin de la guerre.

Le score final est de six bombardiers et trois chasseurs d'escorte au crédit des Allemands. Ils perdent deux avions, dont celui piloté par le *Ritterkreuzträger Hauptmann* Heinz Gutmann (Me 262 A-1a, WNr 110558, NN + HH) touché par les tirs de retour des B-17.

Dans les comptes rendus de la *Mission 894* (1 329 bombardiers et 733 chasseurs) lancée sur Berlin, la journée du 18 mars reste celle d'un succès pour la Luftwaffe qui attaque, pour la première fois (au monde), des bombardiers à l'aide de la fusée non guidée R4M Orkan. Le III./JG 7 a mis en l'air 37 avions sous une couverture nuageuse assez épaisse. En quelques minutes, les premiers Me 262, au nombre d'une quinzaine, qui attaquent (9. et 10./JG 7) revendiquent, entre 11h09 et 11h10, deux bombardiers descendus par Theodor Weißenberger. Trois autres B-17 sont descendus dans la foulée, ainsi qu'un P-51. Six autres Me 262, avec en tête l'*Oberleutnant* Wegmann et le *Leutnant* Schnörer, descendent six nouveaux bombardiers. Au total, 13 bombardiers détruits, deux probablement détruits et six endommagés sont revendiqués par les Allemands. Les Américains n'en reconnaissent que cinq descendus par les Me 262... les huit autres par la *Flak*. Un témoin américain placé en queue du *stream*, le *Sergeant* John R. Harvey, témoigne :

« Peu avant d'arriver sur Berlin, quelqu'un a crié : *"Me 262, six heures haut !"* Je les ai aperçus au même moment, ces salauds. Ils sont arrivés si vite sur nous que, le temps d'en compter cinq, ils avaient déjà ouvert le feu. Les Mustang, comme d'habitude, avaient été pris de vitesse. Ils piquèrent sur les intrus, mais je savais qu'ils arriveraient trop tard. Je me souviens de mon étonnement de les voir ouvrir le feu de si loin. Je compris très vite pourquoi. Des objets noirs jaillirent sous leurs ailes et se précipitèrent sur nous à une vitesse incroyable dans un panache de fumée blanche. Mais quelle invention diabolique les Boches étaient-ils en train d'expérimenter sur nous ? Quelques secondes plus tard, ce fut l'enfer. Les objets explosèrent au beau milieu du *box* de queue. Nom de D... ! Un B-17 fut littéralement éventré : il se cabra, une aile se détacha et il partit en vrille vers le sol. Je ne vis aucun parachute. Un autre explosa en plein ciel, criblant de débris divers ses voisins ; un de ses moteurs fut projeté à une hauteur incroyable. Deux ou trois B-17 subirent un sort identique. Quand j'ai relevé la tête, les Me 262 avaient disparu. »

Les roquettes tirées, les Me 262 reviennent faire une passe au canon. Deux d'entre eux sont touchés par les mitrailleurs des bombardiers, dont le Me 262 A-1, WNr 110808, de Wegmann, qui est évacué par son pilote près de Wittemberg. Il sera recueilli par la Croix Rouge, blessé à une jambe qu'il faudra amputer. Son ailier, l'*Oberleutnant* Karl-Heinz Seeler, a encore moins de chance : il évacue son Me 262 A-1, WNr 110780 (GR + JZ), mais le parachute ne s'ouvre pas.

Les attaques se succèdent. Le 19 mars, ce sont 36 Me 262 qui interceptent les Américains, en descendant six bombardiers pour la perte de trois des leurs. Le 21 mars, les bombardiers américains et britanniques qui préparent le terrain pour le passage du Rhin, pilonnent les terrains d'aviation et les raffineries de carburant synthétique. Ils sont pris à partie, vers 9h15, par le *Stab* et le III./JG 7 aux environs de Dresde. Huit B-17 et dix P-51 tombent sous les coups des Allemands... Les Me 262 commencent à devenir efficaces, mais comment lutter contre un ennemi si nombreux ?

Le 31 mars, la RAF s'en prend aux usines Blohm und Voss et aux chantiers de sous-marins de Hambourg, avec 428 bombardiers (Lancaster et Halifax) qui ont manqué leur rendez-vous avec les chasseurs d'escorte. Les 30 Me 262 mis en l'air par les I. et III./JG 7 revendiquent 19 victoires au total sans aucune perte. Malgré ce succès, la situation devient vraiment préoccupante. Avec les 131 victoires revendiquées pour tout le mois de mars par la JG 7, en contrepartie de la perte de « seulement » 22 pilotes tués et 5 blessés, le remplacement du personnel mis hors de combat ne suit pas le rythme. Le déficit en pilotes expérimentés se creuse. Le mois d'avril 1945 sonnera en quelque sorte le glas de la JG 7. Dès le 4, ce sont six Me 262 qui sont abattus au décollage à Parchim par des P-51. Le *Gruppenkommandeur* du troisième *Gruppe*, le *Major* Rudolf Sinner, fait partie des victimes,

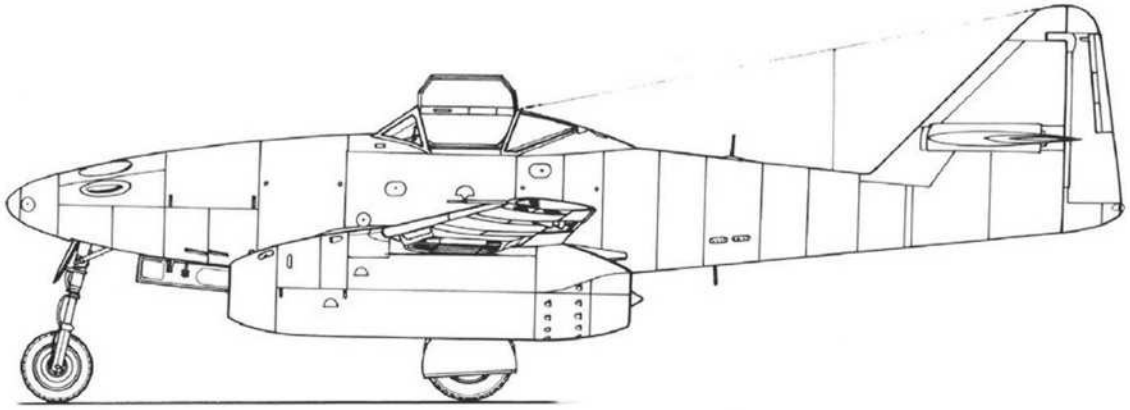
mais il réussit toutefois à sauter en parachute. Le 7, c'est un as titulaire de 201 victoires qui est tué, en la personne du *Major* Erich Ehrler. Le 10, le rideau tombe sur les avions à réaction allemands. La *Mission 938*, composée de 1 315 bombardiers et 905 chasseurs, doit en finir avec les avions à réaction allemands en bombardant les terrains de Brandenburg-Briest, Parchim, Oranienburg, Neuruppin, Zerbst, Burg bei Magdeburg, Rechlin et d'autres objectifs touchant encore les voies de communication. Malgré la revendication de 19 bombardiers descendus, la JG 7 perd 27 avions, 19 pilotes, tués ou disparus, soit la moitié de ses effectifs. La JG 7 ne se remettra pas de ce massacre. Entre le 11 et le 17 avril 1945, la JG 7 et ses 76 Me 262 A-1 restants quittent les environs de Berlin pour la Tchécoslovaquie, et se partagent entre Prague-Ruzyne et Saatz.

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. inconnu),
Stab I./JG 7,
Brandenburg-Briest, février 1945

Note : L'avion est équipé, pour essais, de mortiers WGr. 21.

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 500071),
Fähnrich Hans-Guido Mütke, 9./JG 7,
Fürstenfeldbruck,
25 avril 1945

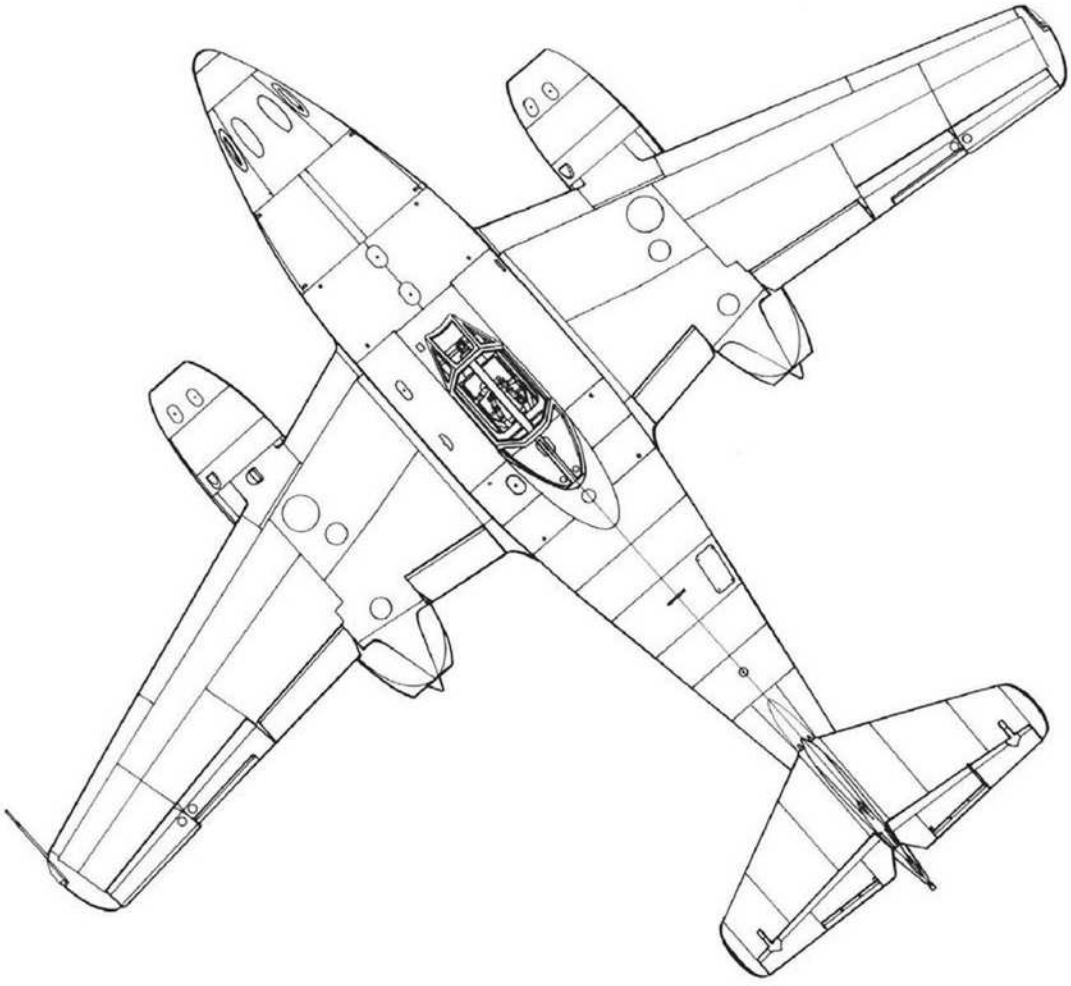
Note : En panne de carburant, l'avion se pose à Zurich-Dübendorf, en Suisse, ce même jour.

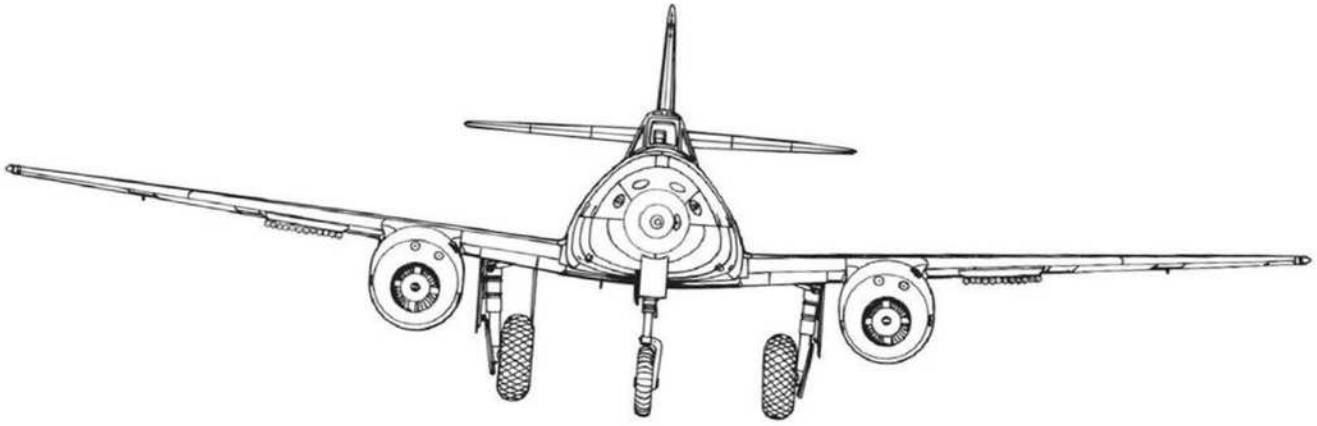


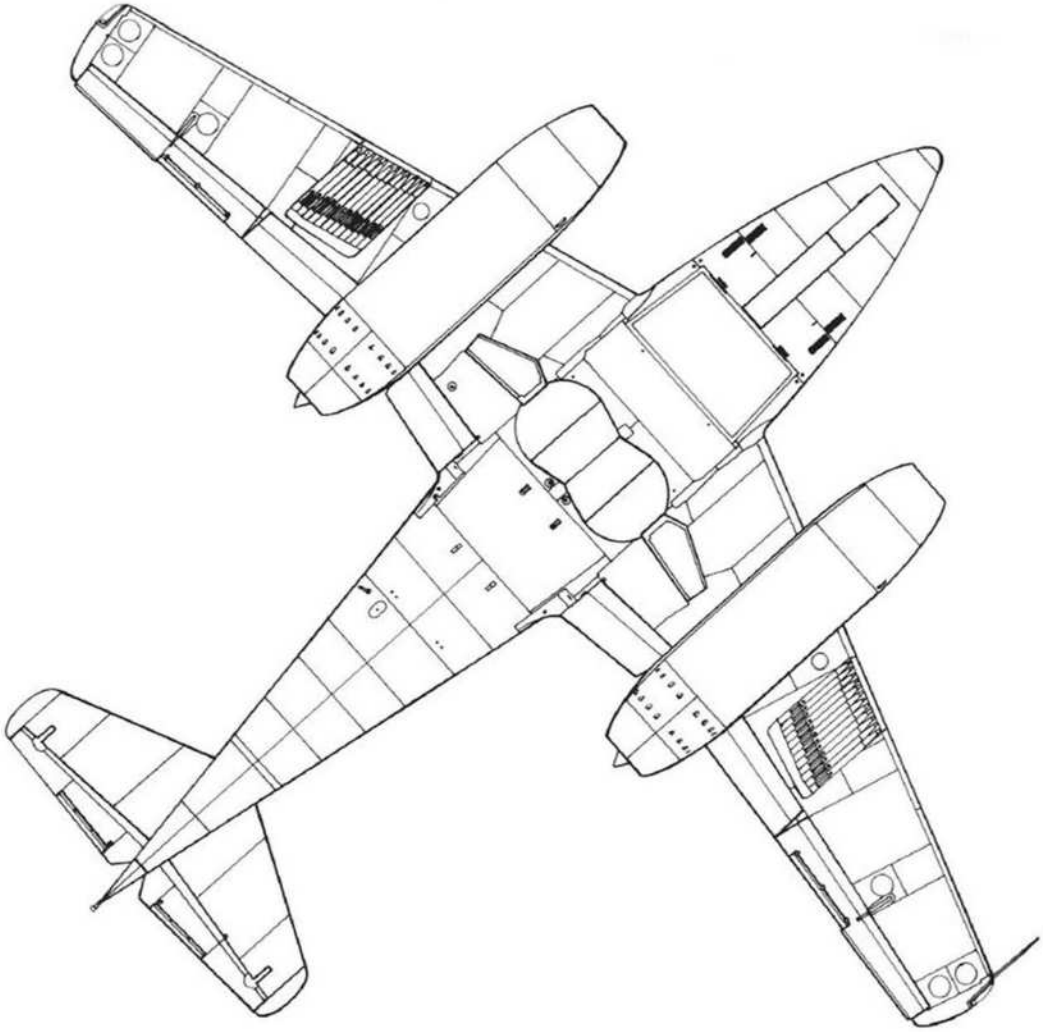
MESSERSCHMITT ME 262 A-1A
AVEC 24 FUSÉES R4M ORKAN.

ECHELLE 1/72e

© H. CANCE - 2011







ADOLF GALLAND

GERHARD BARKHORN

HEINZ BÄR

LA *JAGDVERBAND* 44

En disgrâce auprès de Göring à la suite de la « révolte des *Kommodores* », le *Generalleutnant* Adolf Galland obtient quand même l'autorisation de former une unité de chasse indépendante baptisée *Javerband* 44 (unité de chasse 44)[1]. Galland recrute des pilotes mis sur la touche ou tombés en disgrâce comme lui. Comme beaucoup de ces pilotes sont décorés de la *Ritterkreuz*, cette unité a été baptisée dans le passé « escadre des as », mais, à l'époque, elle est connue surtout sous le nom de « Galland Zirkus ». La JV 44 est formée le 10 janvier 1945 à Brandenburg-Briest avec une dizaine de Me 262, qui se retrouveront au nombre de 16 le 26 février suivant, jour où elle est déclarée opérationnelle. Pendant son existence, la JV 44 verra passer 61 pilotes (92 selon une autre source) au total, dont 18 seulement sont titulaires de la *Ritterkreuz* et 15 ont un score supérieur à cinquante victoires aériennes. Bien que réussissant à obtenir des pilotes qu'il connaît, Galland est bien obligé d'intégrer les plus appropriés de ceux que lui affecte l'*Oberst* Gordon Gollob, son successeur comme *General der Flieger*. Le 5 avril, avec 12 avions, l'unité s'installe à Munich-Riem, puis le 29 avril à Salzburg-Maxglan, en Autriche, forte de 31 avions, dont 9 seulement prêts au combat. Entre-temps, Galland, blessé, est remplacé par l'*Oberstleutnant* Heinz Bär. Le 2 mai 1945, avec 42 avions, l'unité est renommée IV./JG 7.

Mais avant d'en arriver là, il faut signaler une mission menée par l'*Oberst* Johannes Steinhoff en couverture d'une opération sur l'Oder le 24 février 1945, au cours de laquelle un combat aérien se déroule pour la première fois entre des Me 262 et des Lavochkine La-7 soviétiques du 176e Régiment de chasse de la 16e Armée aérienne qui menaient une mission de chasse libre dans la région. Parmi les pilotes russes se trouve Ivan Kojedoub qui raconte :

« Avec mon ailier, Titorenko, je patrouillais en chasse libre le long de l'Oder, quand nous aperçûmes un avion bimoteur à réaction, le premier que je voyais, plonger d'une hauteur de 3 500 m dans le même sens que nous, mais sans nous remarquer. Comme sa vitesse était à peu près la même que la nôtre, j'ai poussé les gaz à fond et suis parti à sa poursuite. Il avait confiance dans sa vitesse élevée... Mon ailier n'était pas en reste, mais je lui ai demandé de ne pas intervenir sans mon ordre. J'étais à 200 mètres lorsqu'une

[1] Il s'est murmuré que Galland, en disgrâce, aurait choisi le nombre 44 par ironie, en divisant par deux le fameux 88 qui signifie « Heil Hitler », le H étant la huitième lettre de l'alphabet. Mais, en fait, personne n'a jamais su avec certitude pourquoi ce nombre a été choisi.

▶ Un Me 262 A-1a de la **III./EJG 2** au décollage du terrain de Lechfeld, en septembre 1944. (ww2images.com)

JOHANNES STEINHOFF

▲ L'aile gauche arrachée par une R4M, ce B-17 du *91st Bombardment Group* tombe en feuille morte au-dessus d'Oranienburg, lors de la mission du 10 avril 1945. Plaqués sur leur siège ou contre la paroi par la force centrifuge, les membres de l'équipage n'ont aucune chance d'échapper à la mort. (US NARA)

gerbe de traceurs se dirigèrent vers l'avion allemand. Mon ailier n'avait pas pu se retenir de tirer et a dévoilé notre position. L'Allemand entama un virage serré de mon côté et me présenta son dos. Ce court instant fut suffisant. »

Cette 58e victoire de Kojedoub est la première du côté soviétique sur un avion à réaction allemand. Le même jour, le commandant Okelow du 53e Régiment de chasse, le lieutenant général E. Sawitzki et son adjoint, le colonel Nowikow du 3e Corps aérien, sur Yakovlev Yak-3, enregistrent également une victoire sur un Me 262 au nord de Francfort-sur-l'Oder. Un mois plus tard, ce sont quatre Yak-9P du 812e Régiment de chasse de la 16e Armée aérienne, dans l'espace de Seelow, à l'ouest de l'Oder, qui se heurtent à des Me 262 de la JV 44 ou de la JG 7, vers 18h30. Les Me 262 s'en prennent à des Iliouchine Il-2. Le lieutenant L. I. Sikow plonge sur un des Me 262 et lui envoie une rafale à 100 mètres de distance. L'avion allemand, transformé en boule de feu, s'écrase près de Zechin, au nord-est de Seelow. Malheureusement pour Sikow, un Me 262, qu'il n'a pas vu, le prend dans sa ligne de mire et l'envoie, lui aussi, en flammes vers le sol.

Le jour même de l'arrivée de l'unité à Munich-Riem, le 5 avril 1945, Steinhoff mène une mission contre des B-17 et des B-24 de la 15th AF, qui s'en prennent à Ratisbonne, Munich et Passau. Pour un bombardier abattu, la JV 44 perd un avion, dont le pilote saute en parachute. Le harcèlement, à partir de ce jour, sera pratiquement constant. Le 16 avril, la JV 44 utilise pour la première fois la fusée R4M contre des Martin B-26 Marauder, probablement du 322nd BG qui, ce jour-là, a bien perdu deux avions en combat. Galland, qui mène une formation de 14 Me 262, est le vainqueur de ces deux avions. Le même jour, les Me 262 de la JV 44 « éparpillent » des P-38, bombardant un pont au sud de Munich. Mais ce même jour encore, à 13h26 très exactement, onze Mustang attaquent le terrain de Riem et détruisent 17 des avions s'y trouvant, en endommageant huit autres. On ne sait combien de Me 262 de l'unité ont été touchés. Le lendemain 17 avril, Galland conduit une formation de sept avions pilotés par l'*Oberst* Johannes Steinhoff, le *Leutnant* Gottfried Fährmann, le *Hauptmann* Walter Krupinski, le *Leutnant* Franz Stigler, l'*Unteroffizier* Eduard Schallmoser (*weiße* 10) et l'*Oberfeldwebel* Rudolf Nielinger (*weiße* 12).

▼ Le Me 262 A-1a, WNr 111857, après échange de ses deux réacteurs à Lechfeld le 31 mars 1945, est récupéré par la JV 44 le 25 avril. L'avion est vu à Innsbruck-Hötting le 29 avril 1945. (Voir également page 84)

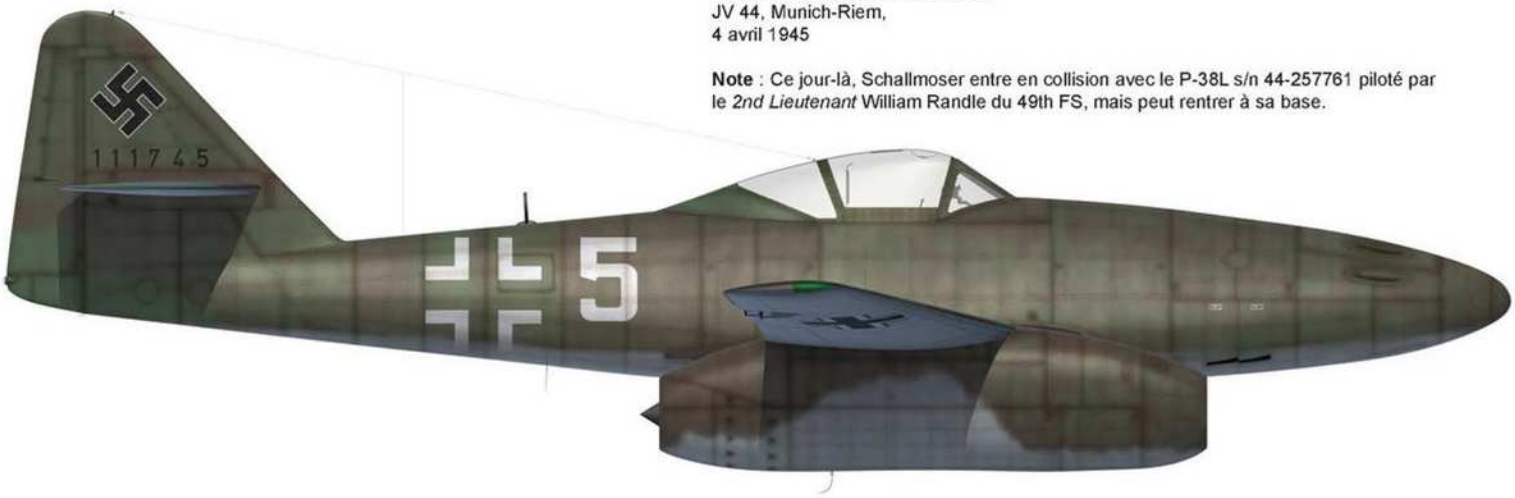
▲ Reposant sur le bord d'un cratère de bombe, roulette de nez effacée, le « *weiße* 22 » de la JV 44 est inspecté par un gradé américain, à Salzburg (Autriche) en mai ou juin 1945. L'avion porte une unique teinte de RLM 81 sur le dessus, les parties inférieures n'étant pas peintes. (US NARA)

Il est 13h34 quand ils interceptent des B-26 des 17th et 320th BG, qui bombardent un dépôt de munitions d'Altendettelsau, à l'ouest de Nuremberg. Nielinger, en panne, a rebroussé chemin, le viseur gyroscopique EZ 42 de Schallmoser ne fonctionne pas correctement et ses armes sont enrayées. Qu'à cela ne tienne ! Il fait une seconde passe, presse la détente de ses armes qui se « désenrayent » et il abat un P-47 qui vient de lui tirer dessus, trouant sa verrière ! Une autre victoire probable est créditée à l'unité. Le 18 avril, vers 13h00, au cours du décollage de six avions de la JV 44 en trois *Ketten* contre une formation de 760 bombardiers B-17 et B-24, celui de Johannes Steinhoff, à la suite très probablement d'une crevaison, embarque à gauche et sort de la piste à près de 200 km/h et se crashe sur la route bordant le terrain à l'est. L'avion prend feu immédiatement et rebondit plusieurs fois avant de s'immobiliser. Steinhoff, gravement brûlé au visage et aux bras, arrive à sauter hors de l'avion qui s'est brisé en plusieurs morceaux sur 100 mètres de distance. Steinhoff survivra à ses brûlures.

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 500210),
Leutnant Hans Dorn,
3./JG 7 (*Gefechtsverband* Hogeback),
Saaz, 8 mai 1945

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 111745),
Unteroffizier Eduard Schallmoser,
JV 44, Munich-Riem,
4 avril 1945

Note : Ce jour-là, Schallmoser entre en collision avec le P-38L s/n 44-257761 piloté par le *2nd Lieutenant* William Randle du 49th FS, mais peut rentrer à sa base.

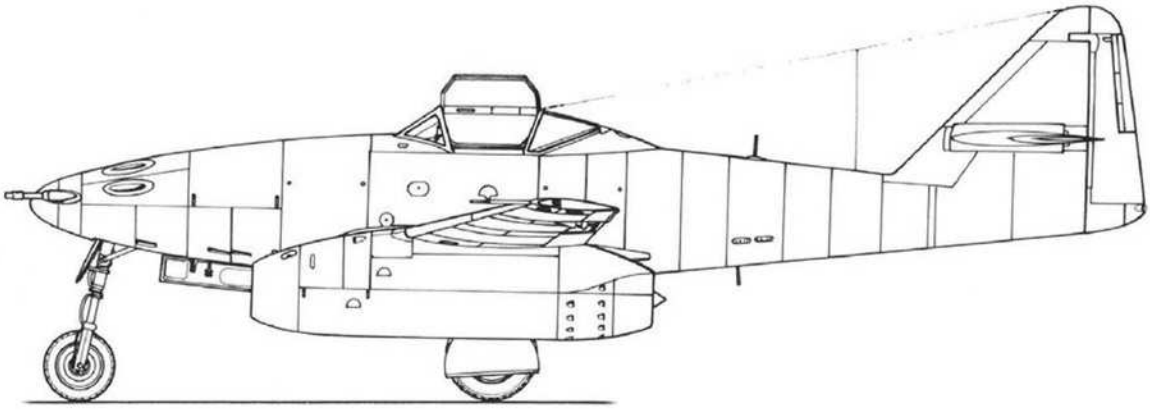


Le 23 avril, Heinz Bär rejoint la JV 44 avec un avion exceptionnel, le seul exemplaire de Me 262 A-1a/U5, WNr 112355, armé de six canons MK 108 avec un total de 390 coups. Avec cet appareil, Bär descendra deux P-47 le 27 avril et un autre deux jours plus tard. Le lendemain 24 avril voit aussi la perte d'un as. Dans l'après-midi, six Me 262 armés de fusées R4M décollent, emmenés par l'*Oberst* Günther Lützow, pour intercepter 74 B-26 Marauder des 322nd et 344th BG, accompagnés par 41 Douglas A-20 Havoc du 410th BG. Leur objectif est un dépôt de carburant à Schrobenhausen, à quelque 50 km au nord-ouest de Munich. À 15h27 très précisément, les Me 262 plongent des nuages de 7 000 à 3 300 mètres pour attaquer les B-26 sur leur « *bombing run* ». Deux P-47 du 365th FG interceptent un Me 262 isolé, auquel ils décochent une rafale, chacun obtenant quelques coups au but sur l'Allemand qui part en piqué et qui, après un effort pour redresser, percute le sol. Bien que deux pilotes aient été crédités d'une demi-victoire chacun, les circonstances de la disparition de Lützow, l'as aux 110 victoires, reste encore assez mystérieuse. Le 26 avril, Galland est mis hors course par une blessure au genou à la suite « d'une grêle de balles » qui rend également son avion difficilement pilotable, mais il arrive à rejoindre Riem. Galland quitte ainsi le théâtre d'opérations et le vœu secret de Göring de voir le « rebelle » disparaître au combat ne se réalisera pas.

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 112385),
3./JG 7,
Stendal, 15 avril 1945

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 111617),
1./EJG 2,
Munich-Riem, mai 1945

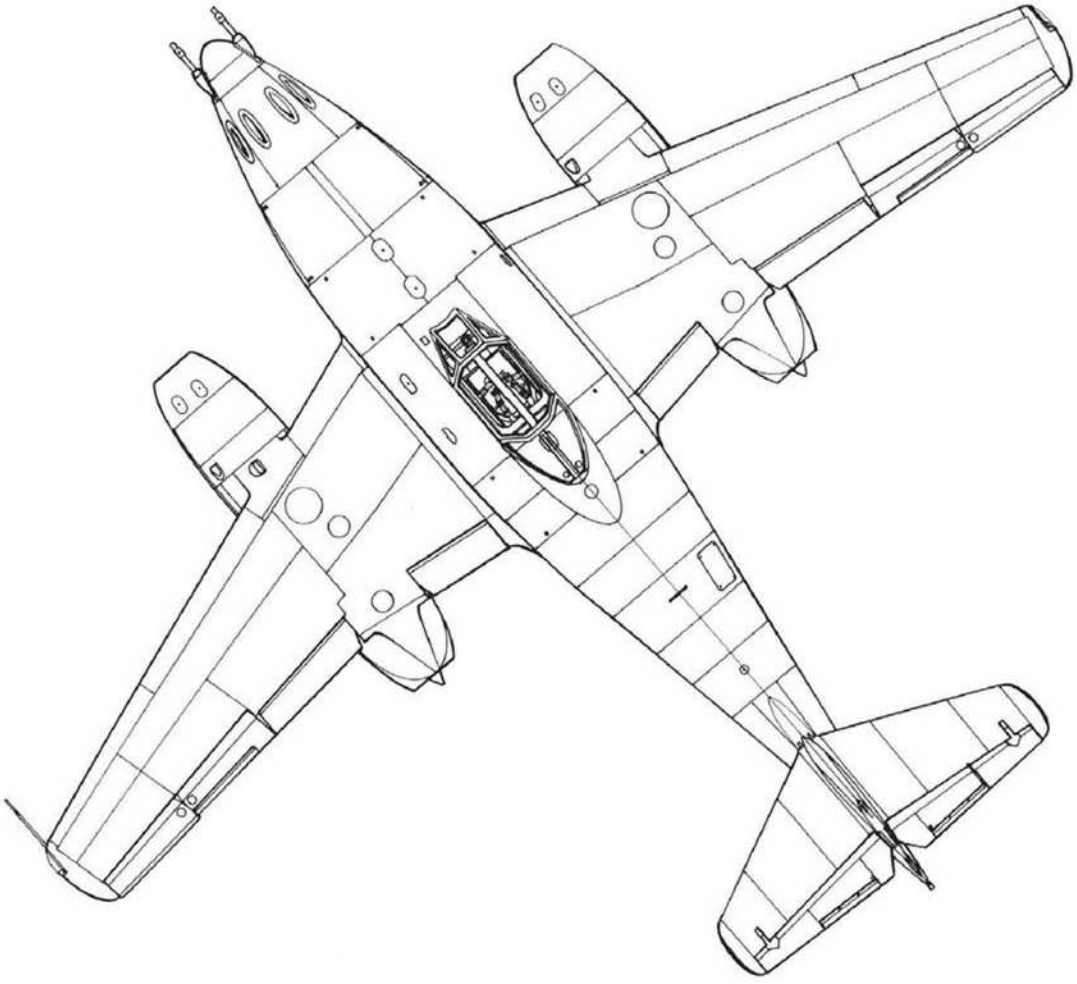
Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 501232),
Leutnant Heinrich Häffner,
III./KG (J) 6 (*Gefechtsverband* Hogeback),
Saaz , 8 mai 1945

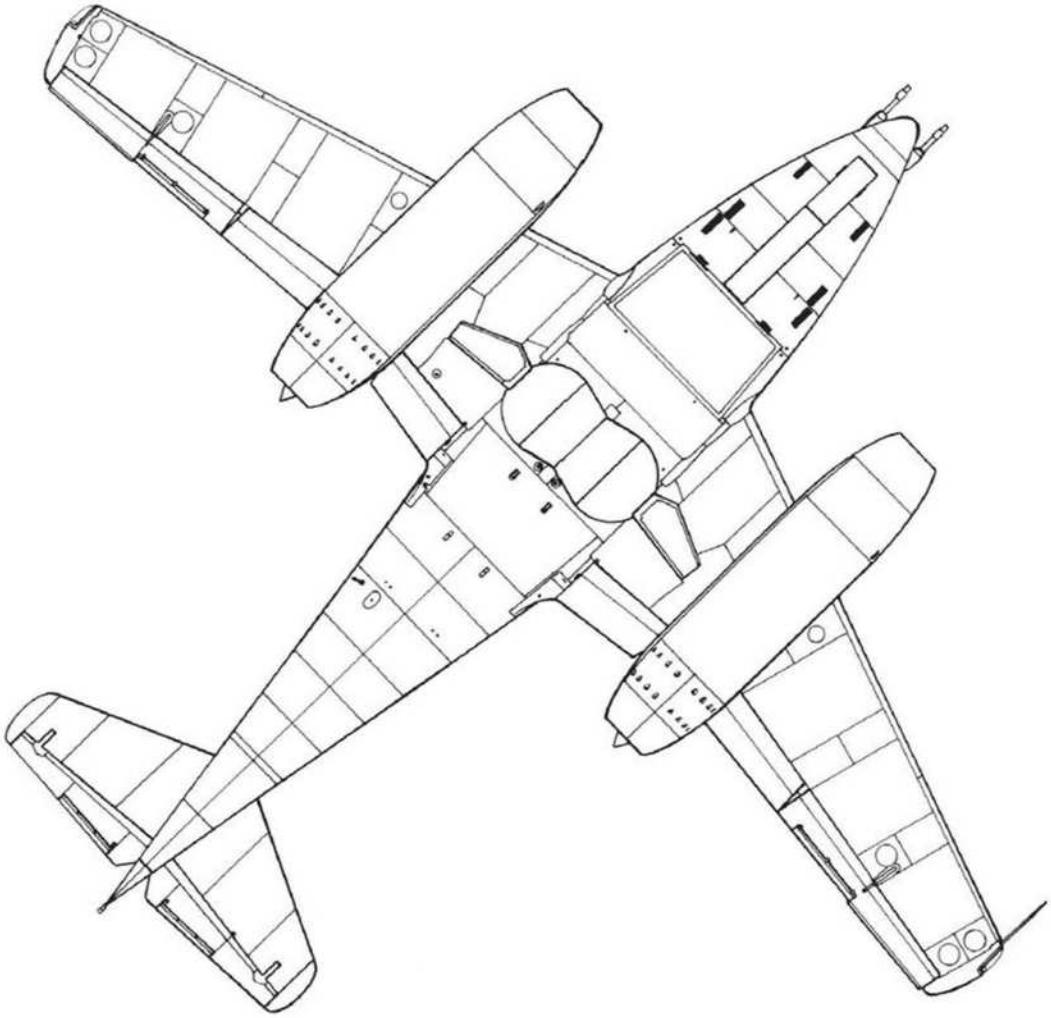


MESSERSCHMITT ME 262 A-1A/U5 « SCHWALBE »
(6X2 CM MK108)

ECHELLE 1/72e

© H.CANCE - 2011





▲ Le Me 262 A-1a (WNr 111857) de la JV 44 et un Ju 87 D-3 de la NSG 9 viennent d'être découverts par les troupes américaines en bordure du terrain annexe d'Innsbruck-Hötting, le 29 avril 1945. (US NARA)

10./NJG 11 OU *KOMMANDO* WELTER

C'est en janvier 1945 qu'est envisagée la possibilité d'utiliser le Me 262 comme chasseur de nuit. Dans un premier temps est conçu le Me 262 B-1a/U1, issu du biplace d'écolage et considéré comme *Behelfsnachtjäger* ou « chasseur de nuit intérimaire ». Le poste de pilotage arrière est remplacé par un poste pour un radariste avec un réservoir supplémentaire de 140 litres de carburant de chaque côté sous les consoles. La capacité de carburant monte à 2 070 litres. En outre, le Me 262 B-1a/U1 peut emporter deux réservoirs supplémentaires largables de 300 litres chacun, montés sur des râteliers ETC 503. Un réservoir tractable de 900 litres est également possible. En ce qui concerne l'équipement de navigation, l'avion possède le FuG 16 ZY, le FuG 25a, le FuG 120 et le radar est le FuG 218 Neptun V. D'après les comptes de la Luftwaffe, il semble que seuls six exemplaires seront construits.

Formé le 2 novembre 1944, le *Kommando* Welter (rebaptisé 10./NJG 11 le 28 février 1945), avec une dotation de base de 12 Me 262, est déclaré opérationnel le 17 décembre 1944. Il recevra 23 (ou 25) Me 262, dont les six Me 262 B-1a/U1 produits par la *Luft-Hansa*. Les pertes s'élèvent à 6 pilotes et radios, ainsi qu'à 11 Me 262. Il revendique 48 victoires en 160 jours d'opérations diurnes et nocturnes, principalement des Mosquito et un B-17.

Les différentes capacités opérationnelles de l'unité s'établissent comme suit : 2 novembre 1944, 2 Me 262 A-1a, dont un avec FuG 226, à Burg bei Magdeburg jusqu'au 12 avril 1945 ; 20 février 1945, 6 Me 262 A-1a ; 1er mars 1945, 12 Me 262 (6 A-1a, 6 B-1a/U1) ; 10 avril 1945, 8 Me 262 (pas de détail) ; 12 avril 1945, 4 Me 262 (pas de détail) à Lübeck jusqu'au 21 avril 1945, puis autoroute de Reinfeld jusqu'au 7 mai 1945 ; 7 mai 1945, 6 Me 262 (4 Me 262 A-1a et 2 Me 262 B-1a/U1, plus un Me 262 B-1a/U1 à Magdeburg) à Schleswig-Jagel. Dissolution le même jour.

Pour les Me 262 B-1a/U1, nous connaissons avec certitude le 110305, « *rote* 8 », le 110306 donné soit « *rote* 6 », soit « *rote* 9 », mais le chiffre est invisible sur les photos... le 110635, « *rote* 10 », et enfin le 111980 « *rote* 12 ».

▼ Le Me 262 B-1a/U1, WNr 110305, « *rote* 8 », de la 10./NJG 11, est un ancien Me 262 A-1a modifié en chasseur de nuit par Blohm und Voss à Wenzendorf. Il est capturé intact par les Britanniques le 8 mai 1945, à Schleswig. Cet avion, entièrement repeint d'une manière splendide, est actuellement au musée Saxonwald de Johannesbourg, en Afrique du Sud. (US NARA)

Messerschmitt Me 262 B-1a/U1 (WNr. 110305), 10./NJG 11, Leck, 8 mai 1945

AUTRES UNITÉS CONNUES AYANT UTILISÉ AVEC CERTITUDE LE ME 262

Jagdgruppe 10 : pour tester la fusée R4M.
Kommando Thierfelder : intégré au Kdo Nowotny.
Kommando Wegemen : intégré au Kdo Nowotny.
KG(J) 6 ou *Gefechtsverband* Hogeback : au moins un Me 262 A-1a, le dernier livré à la Luftwaffe et portant le WNr 501232, « gelbe 5 ».
I.//KG(J) 40 : transformation inachevée sur Me 262.
III./KG 76 : trois Me 262 B-1a, dont le WNr 130175 (SQ + WN).
Nahaufklärungsgruppe 1 (NAGr 1) : quelques Me 262 A-1a/U3.
Nahaufklärungsgruppe 6 (NAGr 6) : quelques Me 262 A-1a/U3.
Nahaufklärungsgruppe 13 (NAGr 13) : quelques Me 262 A-1a/U3.
I./*Versuchsverband der Oberkommando der Luftwaffe* ou I./VVObdL : quelques Me 262 A-1a/U3. ■

▲ Le Me 262 A-1a/U4, WNr 170083, codé « 083 », équipé d'un canon MK 214 de 50 mm. Tombé aux mains des Américains à Lechfeld, il est convoyé à Saint-Dizier où la photo a été prise le 10 juin 1945. Convoyé également en vol vers Cherbourg, piloté par Ludwig « Willie » Hofmann le 18 juin, il s'écrase au sol à 110 km à l'ouest de Paris.

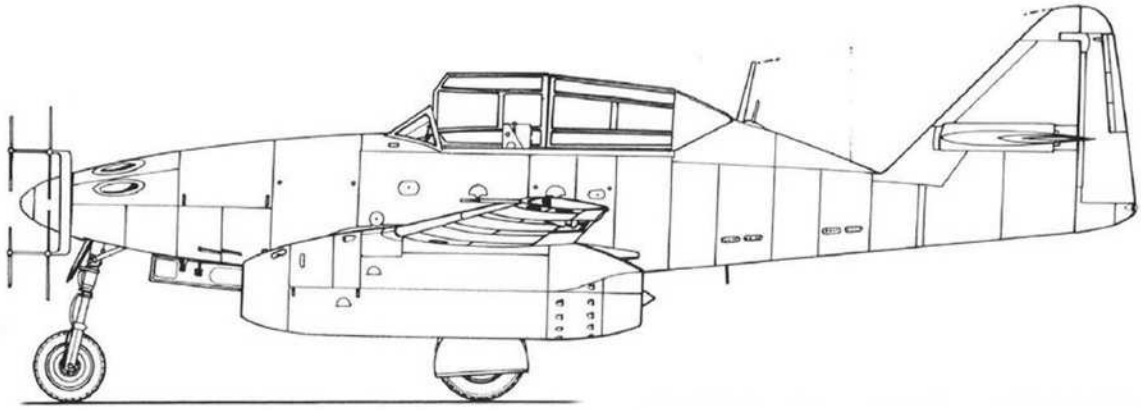
Messerschmitt Me 262 A-1a/U3 (WNr. 500259), *Unteroffizier* Heinz Huxold, 1./NAGr 6, Burg bei Magdeburg, 1er avril 1945

▶ Nez du Me 262 A-1a, WNr 170056 (Skz KL+WJ) ou Me 262 V056 (également devenu le second Me 262 V2) équipé, pour essais, du radar FuG 216 ou FuG 218. Accidenté le 12 décembre 1944, il est capturé, toujours endommagé, par les Américains le 29 avril 1945.

▶ Le Me 262 B-1a/U1, WNr 111980, « *rote* 12 », de la 10./NJG 11, est inspecté par des officiers britanniques à Schleswig-Jagel, après l'armistice. (US NARA)

▼ Me 262 B-1a/U1 de la 10./NJG 11 capturé sur le terrain de Schleswig-Jagel et passé aux couleurs de la *Royal Air Force*. (US NARA)

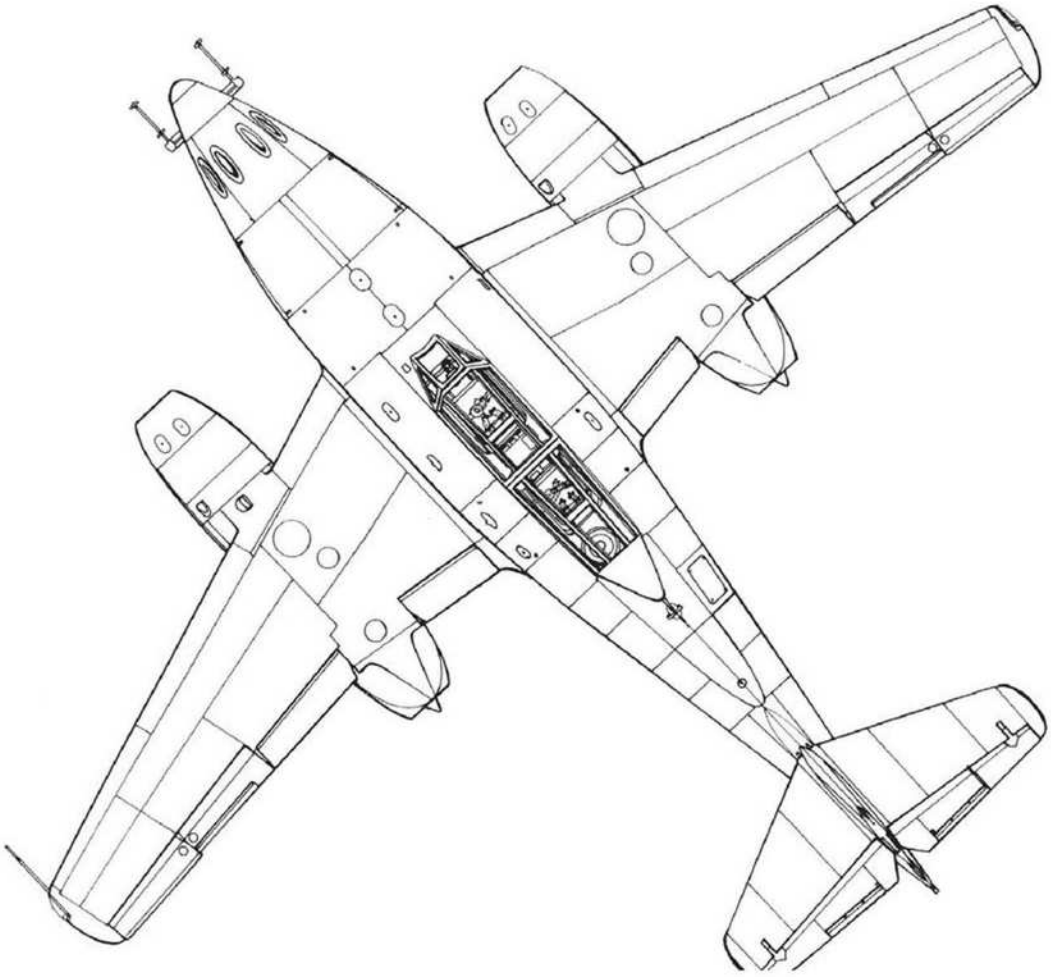
▼ Un Me 262 capturé par les Américains est affecté après-guerre au centre d'évaluation des avions étrangers de Freeman, dans l'Indiana. Il s'agit du Me 262 B-1a/U1 (WNr 110306), ex-« *rote* 6 » ou « *rote* 9 » de la 10./NJG 11. (DR)

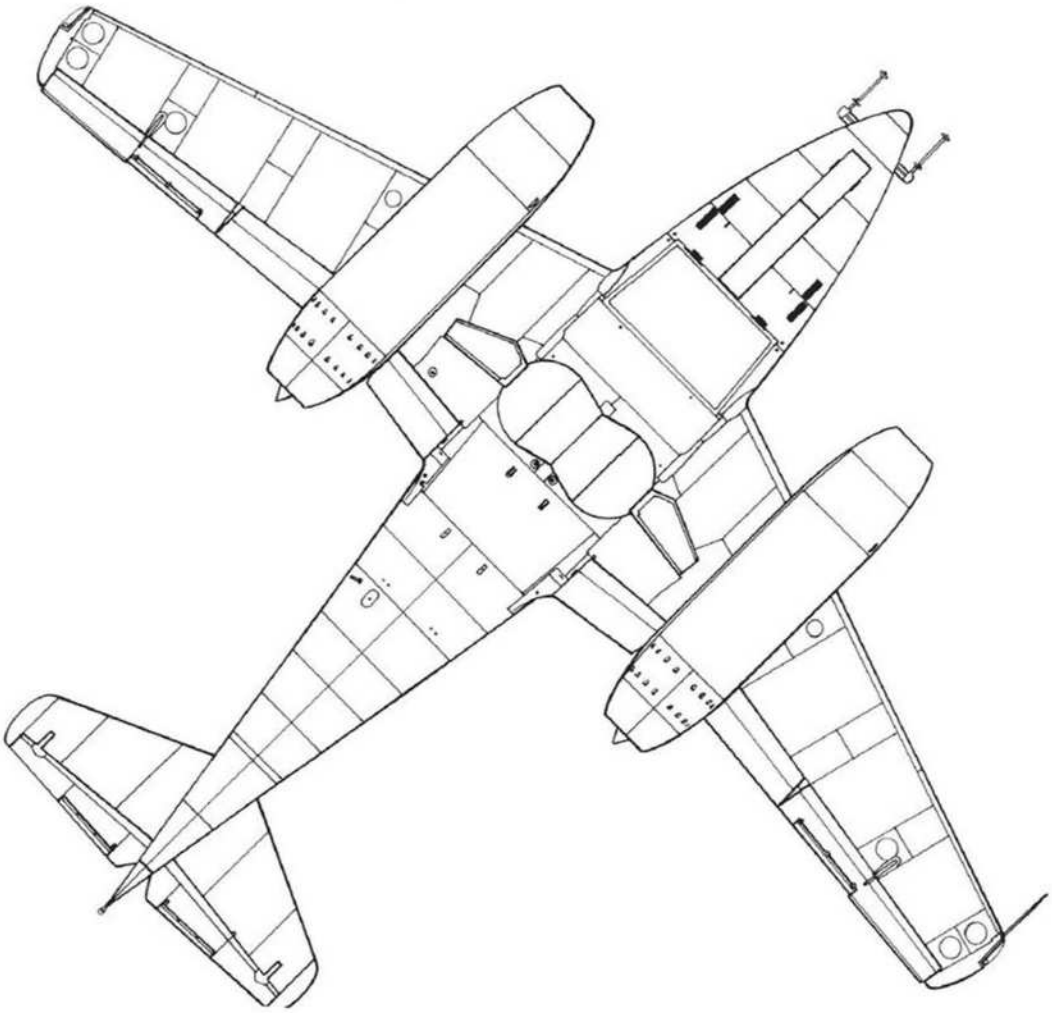


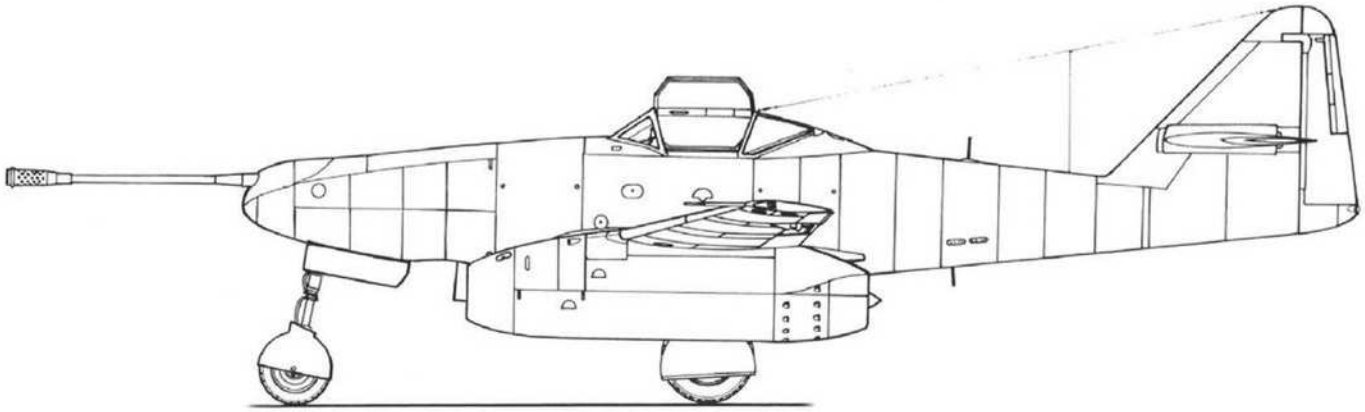
MESSERSCHMITT ME 262 B-1A/U1 « SCHWALBE » (BEHELFSJÄGER)

ECHELLE 1/72e

© H. CANCE - 2011



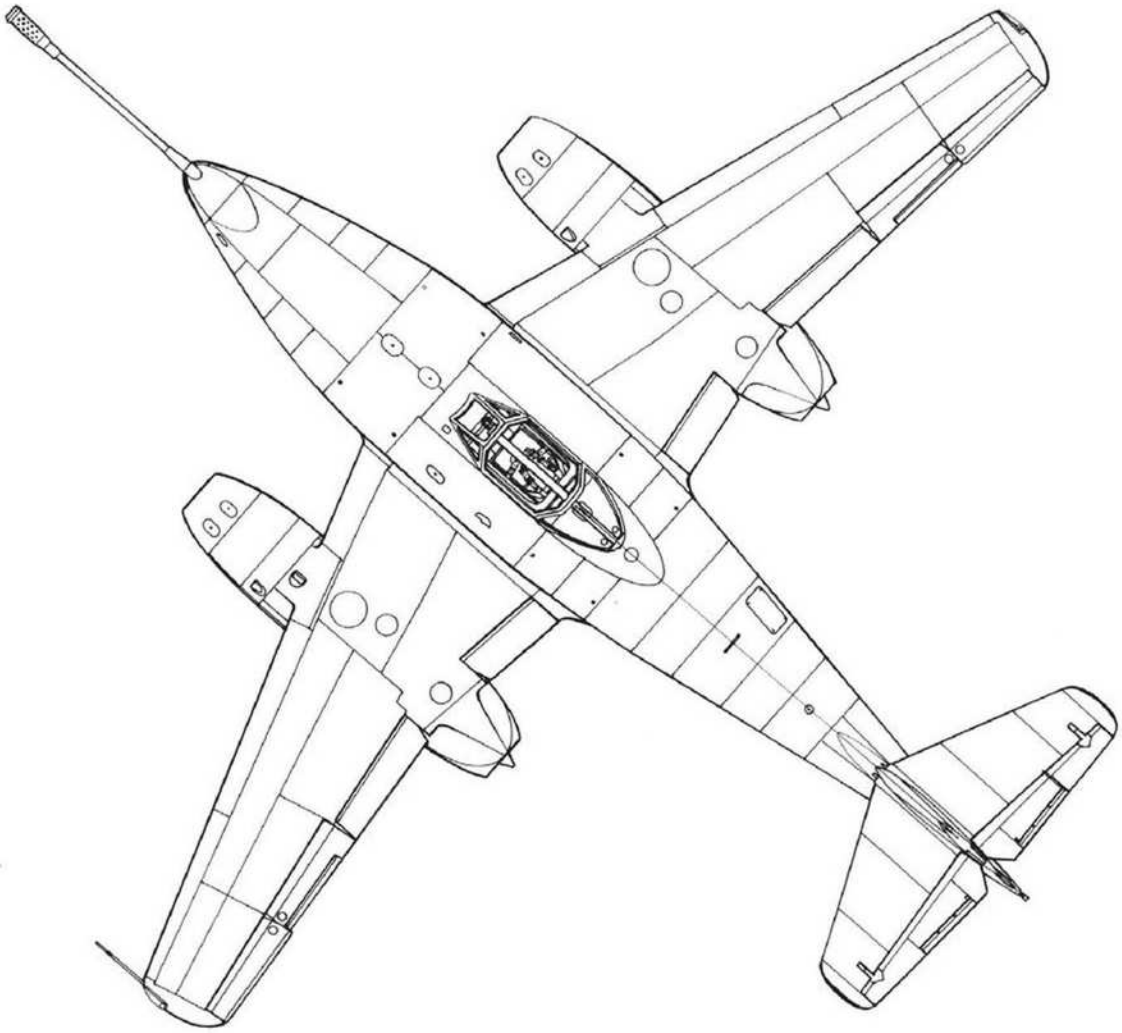


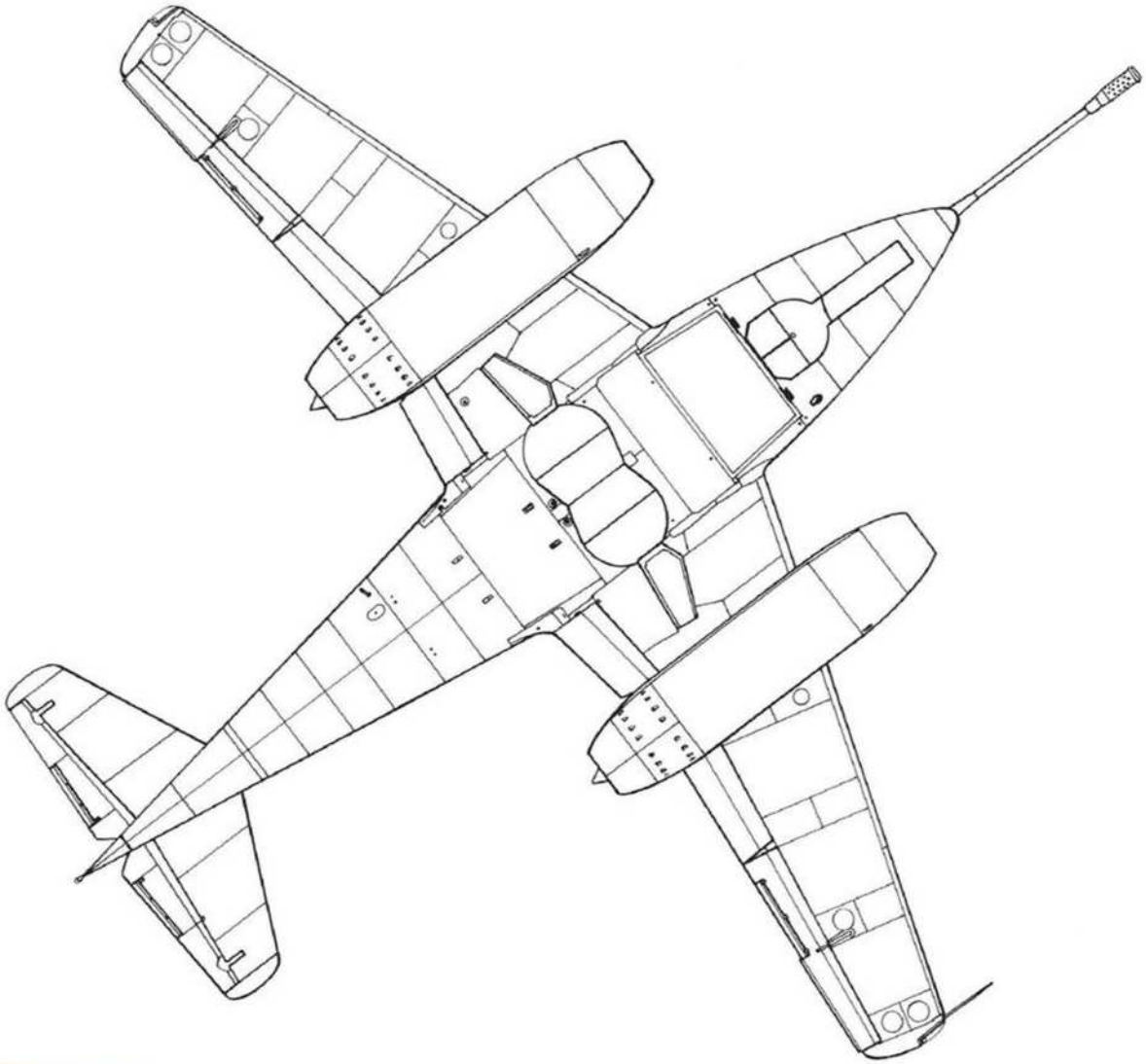


MESSERSCHMITT ME 262 A-1A/U4 « SCHWALBE »
(5 CM MAUSER MK214A)

ECHELLE 1/72e

© H.CANCE - 2011





LES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

TOME 2

CHAPITRE V

Messerschmitt Me 262 SOUS L'ÉTOILE ROUGE

Durant la Seconde Guerre mondiale, bien que disposant de matériels volants performants à l'instar du Yakovlev Yak-9U, du Yak-3 ou du Lavotchkine La-7, l'Union soviétique est en retard dans le domaine des avions à réaction. Le Messerschmitt Me 262 Schwalbe n'a effectivement aucun équivalent au sein de la *Voenno-Vozdushnye Sily* (VVS). Dans la course à l'armement qui l'oppose à la Luftwaffe, l'aviation russe est donc, technologiquement parlant, dépassée par ce nouveau venu, qui affiche des performances nettement supérieures à celles des avions à pistons. Cette supériorité n'est pourtant d'aucun secours au III. Reich, qui est finalement vaincu. Les Soviétiques font alors main basse sur des équipements dernier cri, dont des avions à réaction qui vont faire l'objet de tests intensifs afin que Moscou puisse profiter des avancées techniques allemandes.

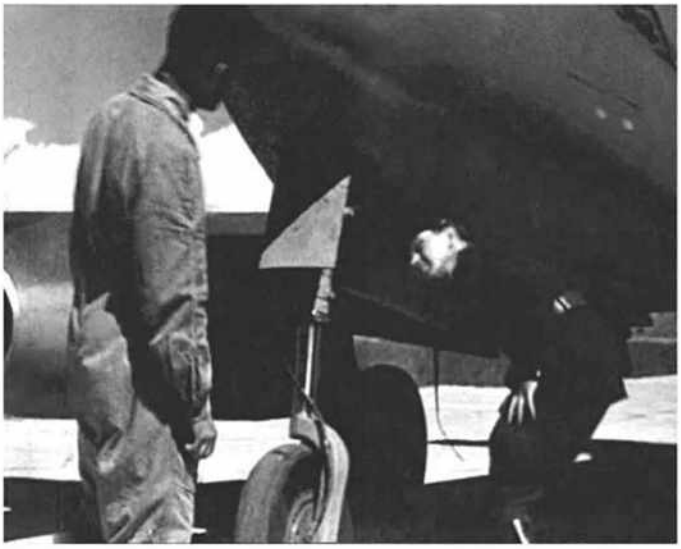
UNE VVS EN RETARD

Du point de vue du calendrier, les Soviétiques ne sont pas pris de vitesse par les Allemands. Effectivement, après quelques essais en septembre 1941 comme planeur, le premier avion à réaction russe prend son envol le 15 mai 1942 et atteint les 400 km/h et une altitude de 840 mètres. Conçu par les professeurs Viktor Bolkhovitinov, Aleksandr Bereznyak et Aleksei Isayev, le Berez-Isa BI (contraction de Bereznyak-Isayev) est de quelques mois l'aîné du Messerschmitt Me 262 ! Malgré un carburant très corrosif, l'appareil effectue un vol de trois minutes et neuf secondes. Les résultats sont jugés suffisamment prometteurs pour qu'une présérie de 50 exemplaires soit commandée. D'un poids de 1 683 kg, le BI est théoriquement prévu pour atteindre la vitesse de 1 000 km/h à 5 000 mètres grâce à son moteur-fusée Dushkin-Isayev D-1A-1100 monté dans la queue de l'avion. En comparaison, le Me 262 ne dépasse pas les 880 km/h. Dans les faits, l'avion russe est toutefois plus à rapprocher du concept du Messerschmitt Me 163 Komet. Le 10 janvier 1943, le second prototype, désigné BI-2 et piloté par Bakhchivandzhi, est crédité de 400 km/h à une altitude de 1 100 mètres.

◀ Page de gauche : Frappé de l'étoile rouge, ce Messerschmitt Me 262 Schwalbe sert de machine test à la *Voenno-Vozdushnye Sily* (VVS) ou armée de l'Air russe. La capture de ces bimoteurs à réaction est une aubaine pour Moscou, qui est à la traîne dans le domaine des jets. Il est vrai que les différentes tentatives effectuées durant la Seconde Guerre mondiale n'ont guère été couronnées de succès. Bien que les Soviétiques aient beaucoup de mal à l'admettre, leurs appareils conçus après la défaite allemande s'inspirent des matériels de la défunte Luftwaffe. (Droits réservés)

▲ Avec son réacteur placé dans la queue, le Berez-Isa BI est loin d'être une réussite. En plus d'utiliser un carburant extrêmement corrosif, l'avion soviétique consomme beaucoup trop, au point de limiter son autonomie à seulement 15 minutes de vol au maximum. Par ailleurs, il s'avère instable lorsque le pilote approche la vitesse de 1 000 km/h. Considéré comme dangereux après avoir tué plusieurs pilotes, le projet est finalement annulé. Notez que cet appareil est doté de skis sur son train d'atterrissage afin de lui permettre de se poser sur la neige. (Droits réservés)

Le vol suivant a lieu le 10 février 1943, Gruzdev montant jusqu'à 675 km/h à une altitude de 2 190 mètres. Des performances élevées, qui s'accompagnent néanmoins d'une consommation qui l'est tout autant, au point que le rayon d'action se limite à 15 minutes au maximum. Ces essais restent néanmoins encourageants, d'autant que les 11 et 14 mars, le BI-2 monte jusqu'à 4 000 mètres sans réel souci. Le 27 mars 1943, le pilote Bakhchivandzhi prend les commandes du BI-2 pour un vol à basse altitude et à grande vélocité. Alors que l'engin est en pleine accélération, il part en piqué puis heurte violemment le sol. De manière à comprendre le déroulement de l'accident, les conditions de l'événement sont reproduites en soufflerie. Durant l'expérience, Bolkhovitinov, Bereznyak et Isayev s'aperçoivent que le Berez-Isa n'est pas stable lorsqu'il approche le mur du son. Finalement, la complexité du problème aboutit à l'abandon du programme. À la fin de la guerre, le projet est réactivé, mais en dépit d'une nouvelle motorisation à deux chambres – une de faible poussée (20 à 30 % de la poussée maximale) et l'autre autorisant 70 à 80 % pour les combats –, le Berez-Isa BI ne connaît pas de développement susceptible d'aboutir à un assemblage en série, laissant par là même la VVS à la traîne des vainqueurs de l'Allemagne nazie. Sur ces entrefaites, la capture d'avions à réaction de la Luftwaffe vient à point nommé combler le retard technologique pris dans ce domaine.



UNE HIRONDELLE ROUGE

À la fin de l'été 1945, l'Institut de recherche scientifique soviétique se penche sur un Messerschmitt Me 262 A-1 de prise, le numéro n° 110 426. Avant toute chose, des essais sont menés sur la turbine Jumo 004 utilisant un carburant domestique à faible indice d'octane et sur un turboréacteur BMW 003. Par rapport aux précédentes expérimentations d'origine russe, les moteurs présentent un bon équilibre entre la poussée, la consommation et le régime optimal. Les techniques utilisées sont si avancées – notamment dans le domaine des alliages des turbines – que l'aide du conseiller personnel d'Hitler, Erhardt Puruker, est exigée. L'homme a en effet été capturé par l'Armée rouge et il est retenu à Moscou. Soumis à un interrogatoire « spécial », il déclare que le Führer avait donné la priorité absolue à la production du Me 262. Il signale aussi que certaines de ses chaînes d'assemblage se trouvent à Ceske-Budejovice, à Wiener-Neustadt et à Bergkristall (situé à l'est de Linz), c'est-à-dire en plein territoire occupé par les troupes soviétiques ! Par ailleurs, une soixante de machines non encore livrées aux unités combattantes seraient cachées à proximité de Prague. Une véritable aubaine pour la recherche soviétique ! L'Allemand révèle également que les turbines des Me 262 avaient dû être fabriquées avec des aciers tels que le chromadur et le trinadur, afin qu'elles puissent résister aux hautes températures générées. Grâce à cela, les turboréacteurs étaient enfin en mesure de fonctionner. Les informations sont ensuite recoupées avec les interrogatoires de pilotes ou d'ingénieurs germaniques. Au fur et à mesure que les données sont compilées, les Soviétiques se rendent compte de tout le potentiel, en comparaison de leur production nationale, représenté par le Me 262. Un programme spécifique est donc organisé afin de mieux appréhender l'appareil.

L'objectif est de tester le Messerschmitt Me 262 A-1 numéro n° 110 426 en conditions réelles. Pour autant, tout n'est pas aussi simple. Effectivement, cet appareil a été capturé suite à un atterrissage forcé. Par la suite, les soldats russes l'ont démonté pièce par pièce avant de l'envoyer à l'Institut de recherches de l'armée de l'Air, situé à Schweidemuehle, le 30 mars 1945. L'avion est évidemment endommagé et il doit être reconditionné dans l'usine expérimentale de Chkalovskaya. Les rapports allemands soulignent également le maniement délicat du Messerschmitt et précisent que nombre d'aviateurs se sont crashés à ses commandes. Un soin tout particulier est donc apporté au choix du pilote et, le 15 août 1945, le lieutenant-colonel Kochetkov, technicien de formation, prend l'air avec un Me 262 flanqué d'une étoile rouge. Les tests doivent hélas être interrompus le lendemain suite à un dysfonctionnement d'un moteur. Le remplacement dure un mois et demi, mais une fois remis en état, le Schwalbe est en mesure d'effectuer douze vols pendant lesquels un tableau des capacités de l'appareil est brossé. Sous la houlette du professeur Rabkin, les ingénieurs Berezin, Ivanov, Manyshev et Fradkov rédigent un rapport sur le Messerschmitt Me 262. Ce dernier y est décrit comme difficile à manier et demandant des efforts physiques conséquents pour le contrôler au moment d'effectuer un piqué depuis une altitude élevée. Dans une situation semblable, le pilote d'essai Demida se tue le 17 septembre 1947. Quoi qu'il en soit, la décision est prise de dériver de l'engin allemand un matériel national, afin de ne pas se laisser distancer par les appareils occidentaux. Le projet est confié à l'avionneur russe Sukhoï.

◣ Pour la propagande, le lieutenant-colonel A. G. Kochetkov inspecte son Messerschmitt Me 262 A-1 de prise et s'apprête à effectuer un essai dynamique. Le 15 août 1945, le pilote soviétique réalise son premier vol à bord d'une hirondelle rouge. Le verdict de l'officier russe n'est pas vraiment enthousiaste. Il en vient même à considérer que les avions de la VVS de l'époque sont plus performants et faciles à piloter. Difficile de faire la part des choses entre réalité et propagande. Il est néanmoins légitime de se demander pourquoi si l'appareil nazi était à ce point catastrophique l'avionneur Sukhoï a-t-il été chargé d'en dériver une copie ? (Droits réservés)

SUKHOÏ DANS SES ŒUVRES

En 1945, Sukhoï reçoit les comptes-rendus des expérimentations menées sur le Messerschmitt Me 262. Reprenant d'anciens travaux datant de mai 1944 sur des cellules en duralumin, ses bureaux d'études s'attellent à la tâche, le dessin du nouvel avion de chasse s'inspirant fortement du modèle allemand. Le Sukhoï Su-9, ou Samolyet K, est un biréacteur pourvu d'une aile sans flèche ainsi que d'un fuselage de section ovale, et non triangulaire comme sur le Me 262. Les turboréacteurs sont des RD-10, désignation locale des Jumo 004. Par ailleurs, des fusées d'appoint sont installées afin de permettre un décollage plus aisé. Le 18 septembre 1946, le premier prototype est assemblé puis expédié à l'Institut de recherches aériennes de Gromov. Le Su-9 est examiné dès le 5 octobre 1946 ; toutefois, son vol inaugural est repoussé au 13 novembre. En dépit de problèmes d'intégration des nouveaux équipements, dont un siège éjectable, l'appareil atteint les 885 km/h à 5 000 mètres. Par ailleurs, même renommés, les moteurs se révèlent capricieux et leur manque de fiabilité retarde les autres vols. Tandis que les motoristes se penchent sur les Jumo 004, le Su-9 est doté d'aérofreins et d'un parachute pour freiner la vitesse à l'atterrissage... Des améliorations qui permettent de réduire cette dernière distance à 660 mètres, contre 1 080 mètres auparavant. Parallèlement, les ingénieurs considèrent que les capacités du Jumo 004 sont limitées et travaillent sur des turboréacteurs plus performants désignés Lyulka TR-1. Début 1947, ces nouveaux propulseurs sont prêts pour être montés sur un Su-9 biplace. Plus volumineux, ils imposent de redessiner la structure de l'aile et du fuselage. De ce fait, l'appareil est si différent qu'il prend la désignation de Su-11 ou Samolyet KL.

Le 28 mai 1947, le prototype de ce dernier s'envole, devenant au passage le premier avion soviétique équipé de réacteurs autochtones. Par la suite, les ailerons sont modifiés et les nacelles des moteurs sont allongées.

▶ Le Sukhoï SU-9, ou Samolyet K, est un biréacteur pourvu d'une aile sans flèche et d'un fuselage de section ovale, et non triangulaire comme sur l'hirondelle germanique. Par ailleurs, il est armé d'un canon de 37 mm et de deux canons-mitrailleurs de 23 mm placés dans le nez. Malgré les différences, l'air de famille avec le Me 262 est indéniable ! Doté de deux moteurs Jumo 004 d'origine allemande, ce monoplace sera construit à un seul exemplaire. (Archives Sukhoï)

◢ Le SU-11 ou Samolyet KL est lui aussi assemblé à un seul exemplaire. Tentative d'amélioration du SU-9, il s'en différencie principalement par ses réacteurs Lyulka TR-1 « made in URSS », mais inspirés des Jumo 004... Comme son modèle germanique, la version russe manque de fiabilité. (Archives Sukhoï)

▼ Le SU-11 marque le pas à cause de ses moteurs. Pour autant, sa configuration, copiée sur celle du Messerschmitt Me 262, n'est pas considérée par les ingénieurs soviétiques comme satisfaisante. Son pilote G.M. Shiyanov est d'ailleurs loin d'en faire l'éloge, lui reprochant une instabilité en lacet à grande vitesse. Le projet est finalement abandonné le 28 avril 1948. (Archives Sukhoï)

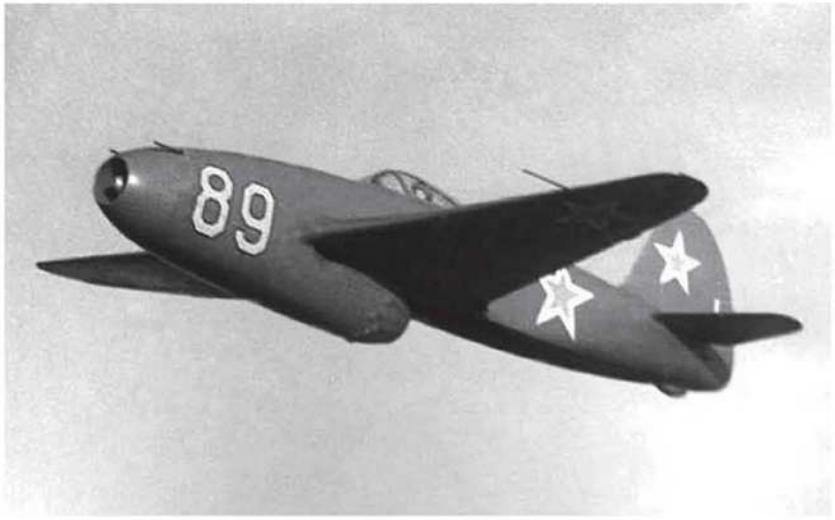
▶ Le SU-9 ne connaît pas plus de succès que le SU-11. Pour autant, il semble qu'une production en série ait été envisagée puis annulée suite aux pressions exercées par le constructeur aéronautique Yakovlev, qui souligne la dangerosité de l'appareil et sa silhouette rappelant trop l'Allemagne fasciste. L'avionneur prêchait-il pour sa paroisse ou pour le bien de la VVS ? Les manœuvres de Yakovlev aboutiront également à l'arrêt du programme SU-13 qui devait utiliser des moteurs à réaction britanniques. (Archives Sukhoï)

Le 3 août 1947, le Su-9 et le Su-11 effectuent une démonstration au-dessus de l'aérodrome moscovite de Touchino. Le 18 décembre 1947, les essais dynamiques du Su-9 reprennent et, après 53 vols, le bilan s'avère plutôt positif. Le Samolyet K est ainsi plus facile à piloter que ses concurrents. Par ailleurs, l'intégration d'un radar ne poserait aucun problème. Pour le Su-11, le bilan est moins heureux après que les tests, débutant le 15 avril 1948, ont révélé une instabilité en lacet à grande vitesse. Par ailleurs, les 54 vols expérimentaux, totalisant plus de 21 heures, démontrent que les Lyulka ne sont pas fiables. Au fur et à mesure que les expérimentations avancent, il paraît évident que les difficultés rencontrées sur les moteurs ne pourront être rapidement résolues. De ce fait, leur fragilité conduit à l'élaboration du Su-13 Samolyet KT doté de deux réacteurs Klimov RD-500, simple copie du Rolls-Royce Derwent Mark IV anglais, dans le but d'enfin apporter la sûreté de fonctionnement nécessaire à un avion de combat. La section des ailes est réduite de 11 à 9 % et l'empennage est redessiné. L'ordre est ensuite donné de fabriquer deux prototypes. Le Messerschmitt Me 262 Schwalbe est donc sur le point d'avoir une descendance !

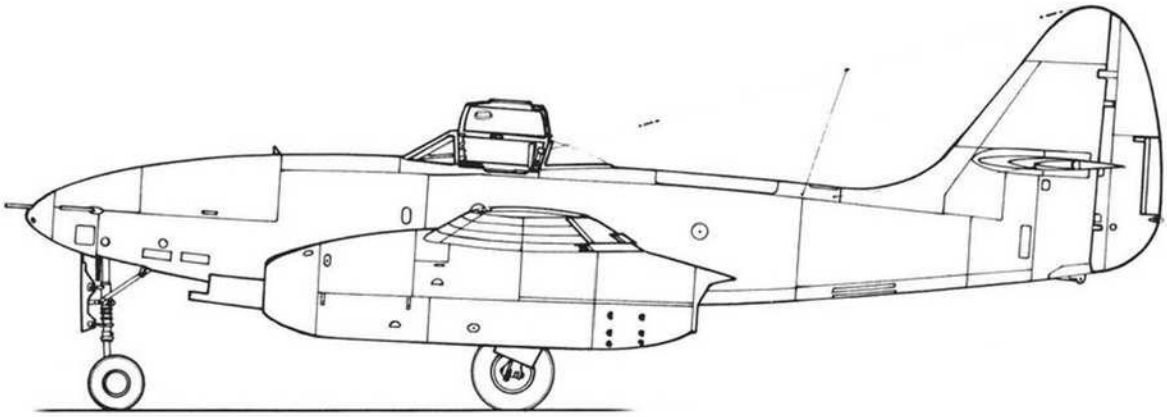
LA FIN DES HIRONDELLES RUSSES

Pourtant, les Messerschmitt à la « sauce » Sukhoï sont loin d'être techniquement au point et nécessitent encore de longues heures de travail pour les rendre fiables et faciles à piloter. Par ailleurs, leur silhouette, rappelant celle de l'appareil de l'Allemagne nazie, est très loin de faire l'unanimité chez les responsables soviétiques. Rechignant aussi à donner son autorisation, le Commissariat du Peuple de l'industrie de l'aviation s'évertue alors à retarder le développement des « hirondelles russes » en multipliant les tracasseries administratives. La VVS rechigne aussi à donner son aval, car la réputation d'une telle configuration est désastreuse. Il est vrai que les nombreux crashes de Me 262 ne rassurent guère les pilotes soviétiques. En résumé, ce dangereux avion fait peur ! Conçu dans un III. Reich en guerre, l'appareil ne répond que partiellement aux *desiderata* de Moscou, à l'exemple de sa structure en bois et acier. En comparaison, les productions nationales, comme le Yak-15 et le MiG-9, présentent, selon l'avis peu objectif des responsables soviétiques, un potentiel d'évolution bien supérieur aux modèles proposés par Sukhoï, qui semblent ne pas pouvoir dépasser la barre des 1 000 km/h. Au final, les ressources nécessaires à l'adaptation des Su-9 et Su-11 à une production en série sont jugées trop importantes et amputeraient d'autant les programmes locaux, notamment celui concernant des moteurs à réaction 100 % soviétiques. De fait, entre avril et juin 1948, Staline prend officiellement la décision de stopper tous les projets d'avions inspirés du Me 262. ■

▼ Le Yak-15 (code OTAN : Feather) est-il le « tueur » du SU-9 ? S'il ne s'inspire pas du Messerschmitt Me 262, l'avion n'en reprend pas moins son moteur Junkers Jumo 004B, renommé localement RD-10. Sa carrière ne sera guère plus longue que celle du SU-9, avec seulement une machine assemblée qui ne dépassera pas les 700 km/h. Archives Yakovlev



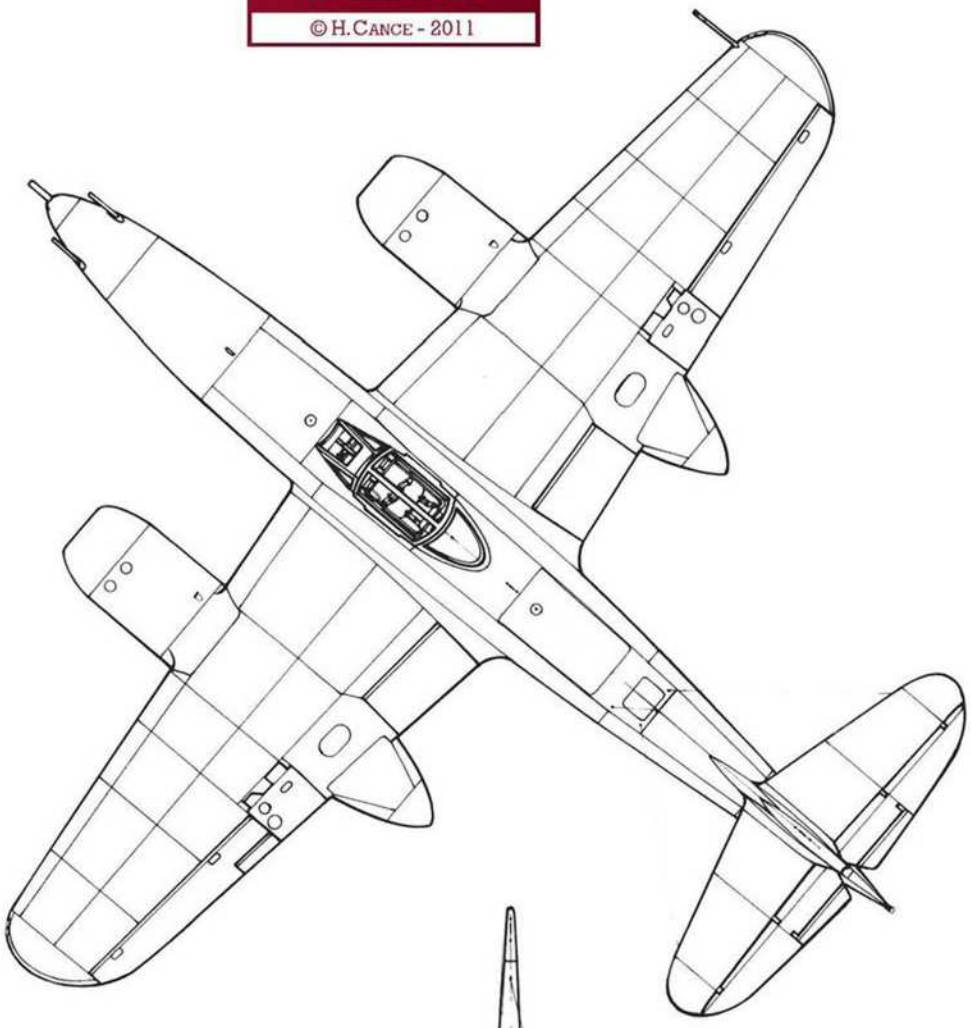
▲ Équipé de turboréacteurs germaniques BMW 003, renommés RD-20, le MiG-9 (code OTAN : Fargo) est sans doute le « fossoyeur » technique des projets basés sur le Me 262. Construit à 598 exemplaires, le MiG-9 est la preuve volante que l'Union soviétique aurait eu bien du mal à concevoir des jets de combat sans l'apport de la technologie allemande. Archives MiG

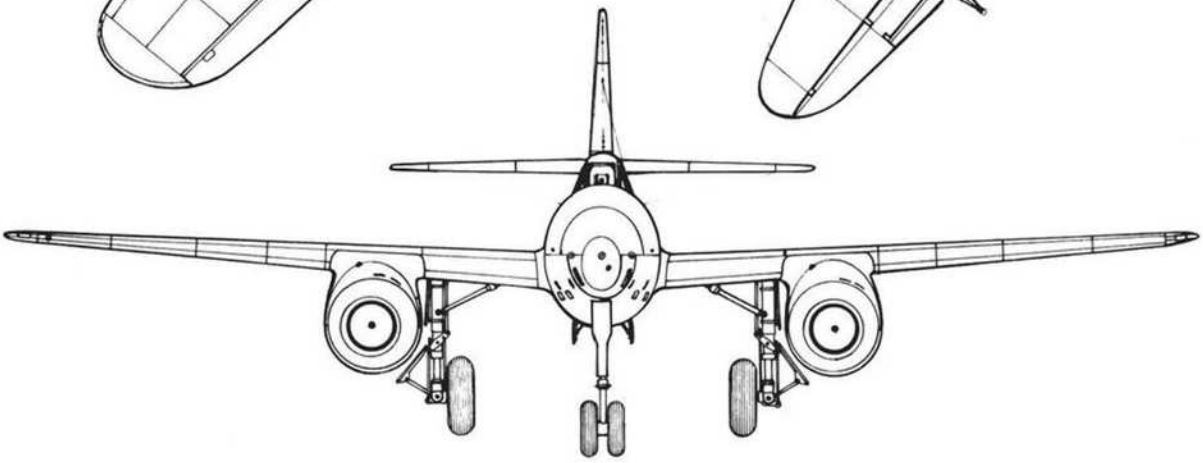


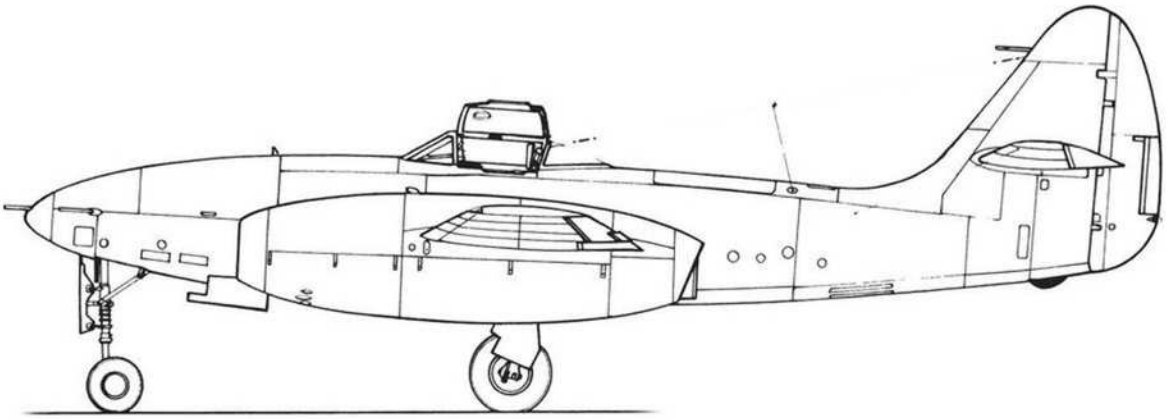
SUKHOI SU-9 (« K ») (PROTOTYPE)

ECHELLE 1/72e

© H. CANCE - 2011



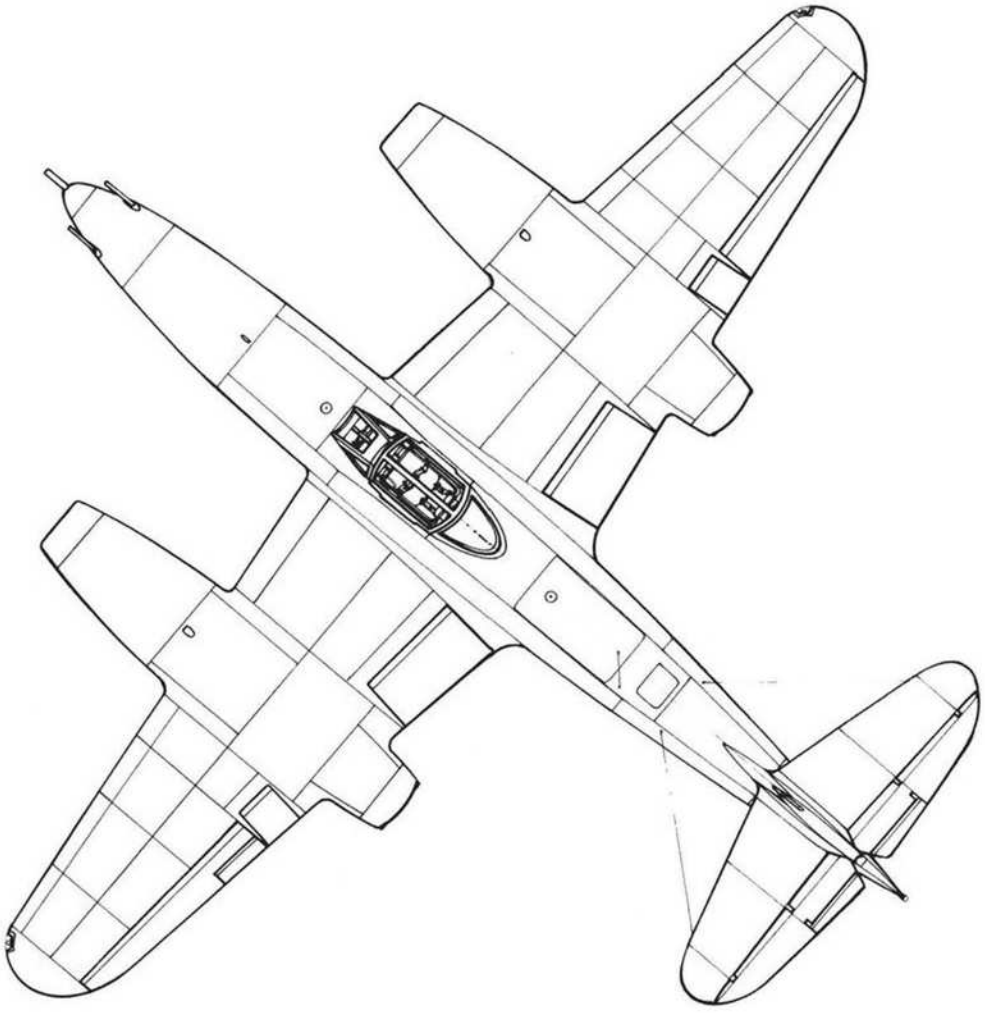


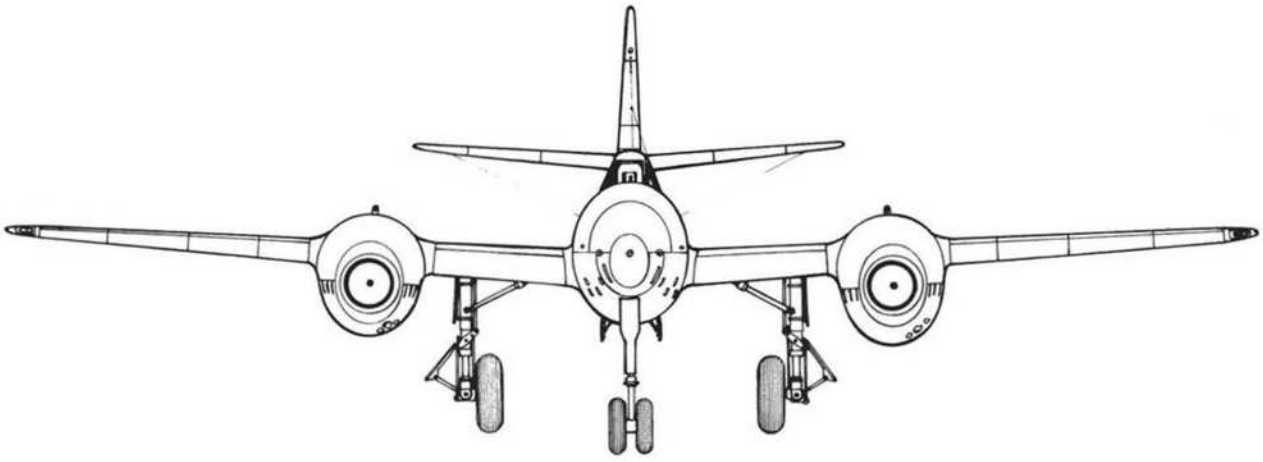


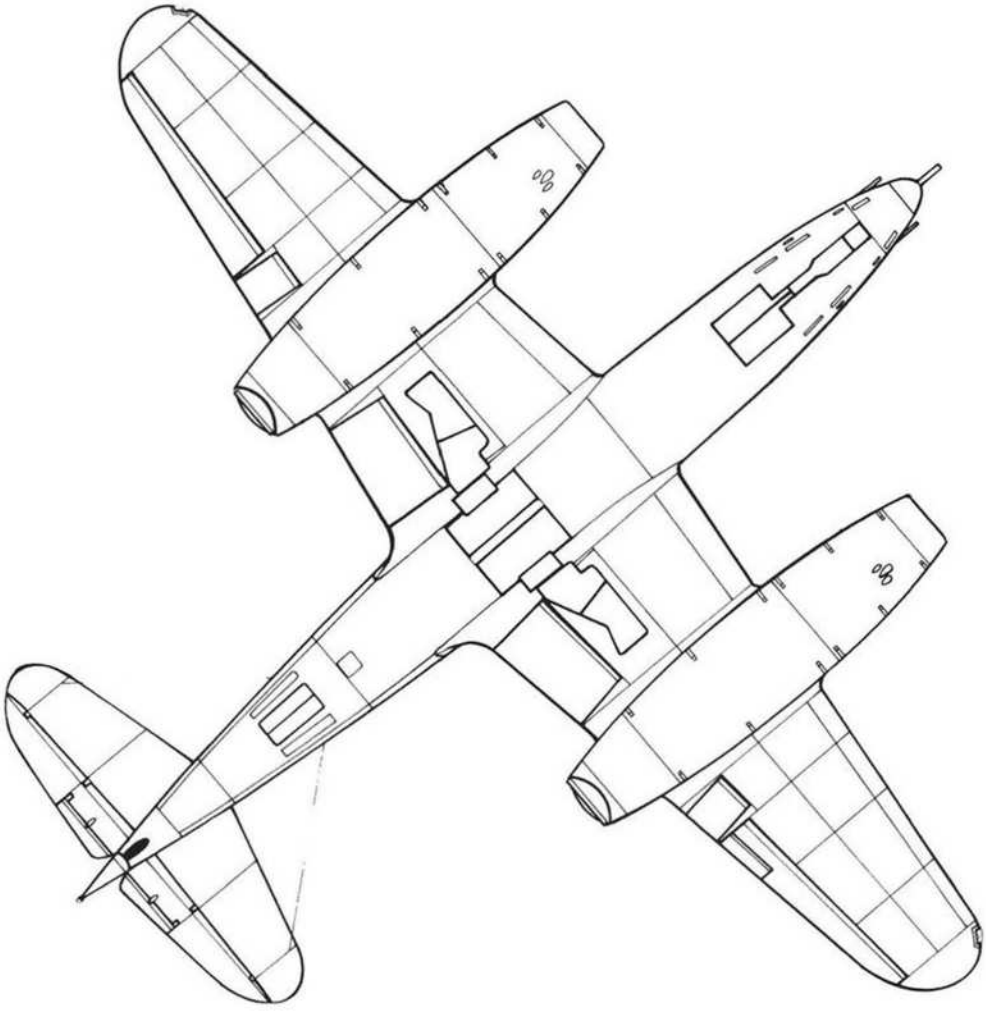
SUKHOI SU-11 (« LK ») (PROTOTYPE)

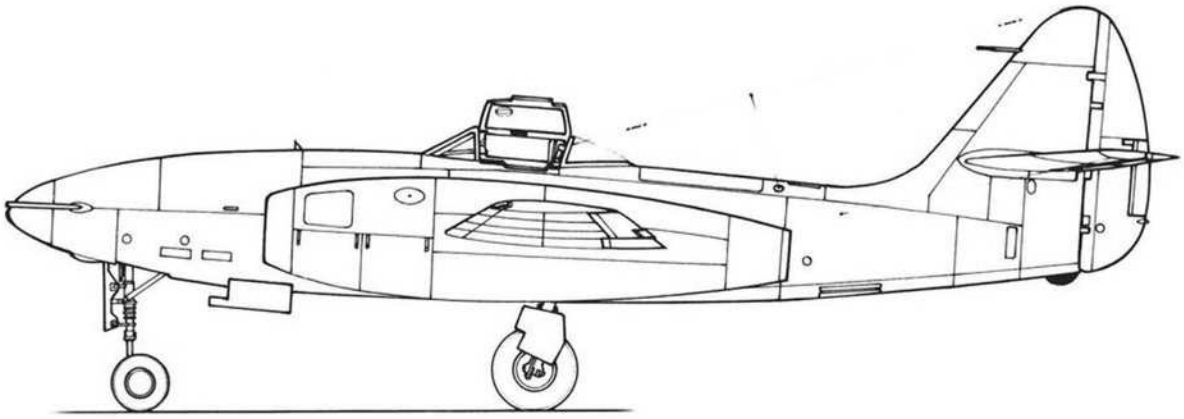
ECHELLE 1/72e

© H. CANCE - 2011





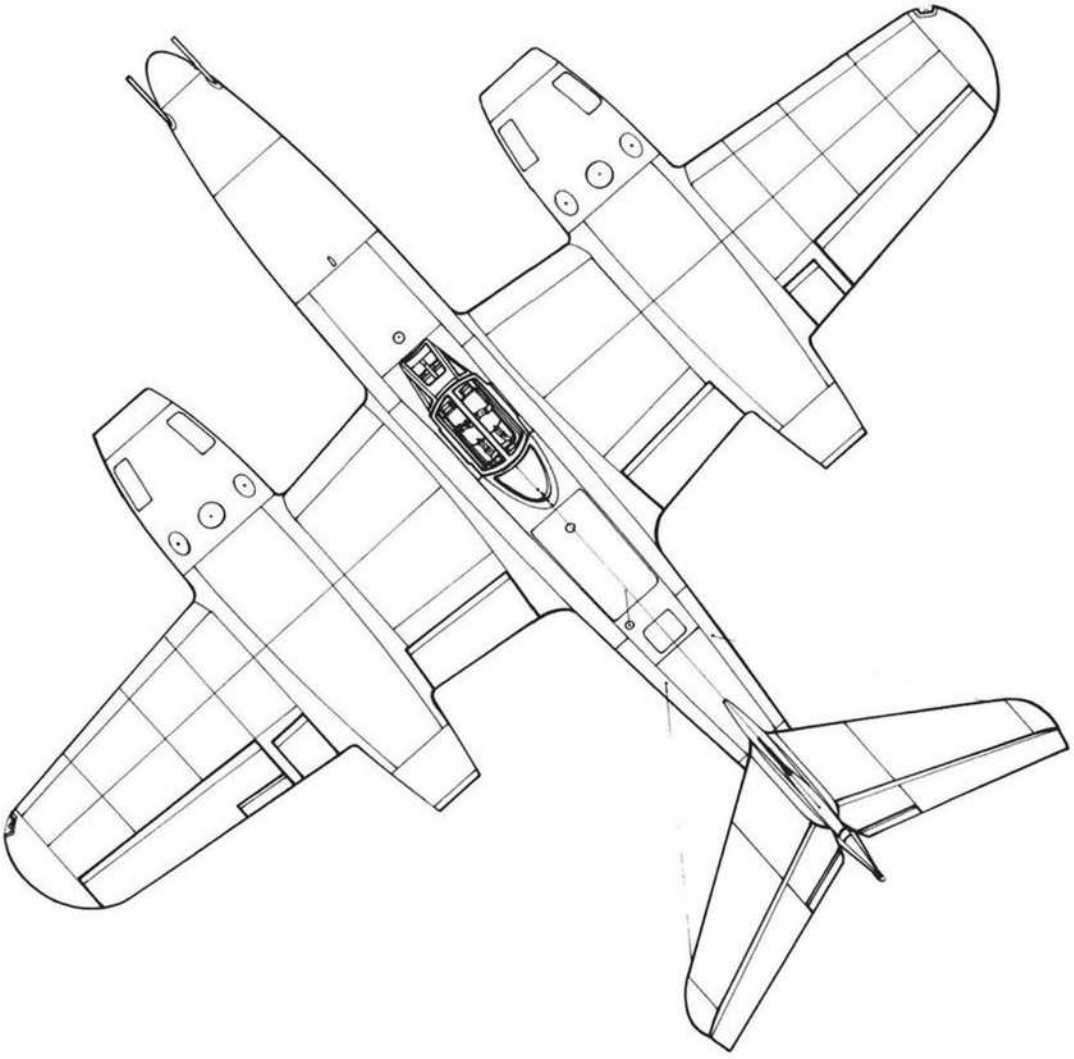


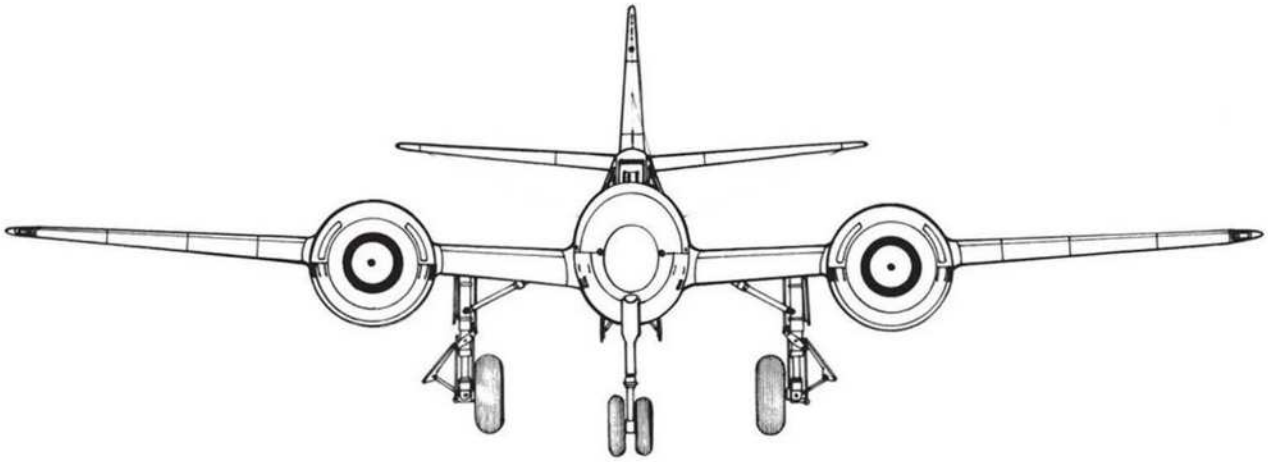


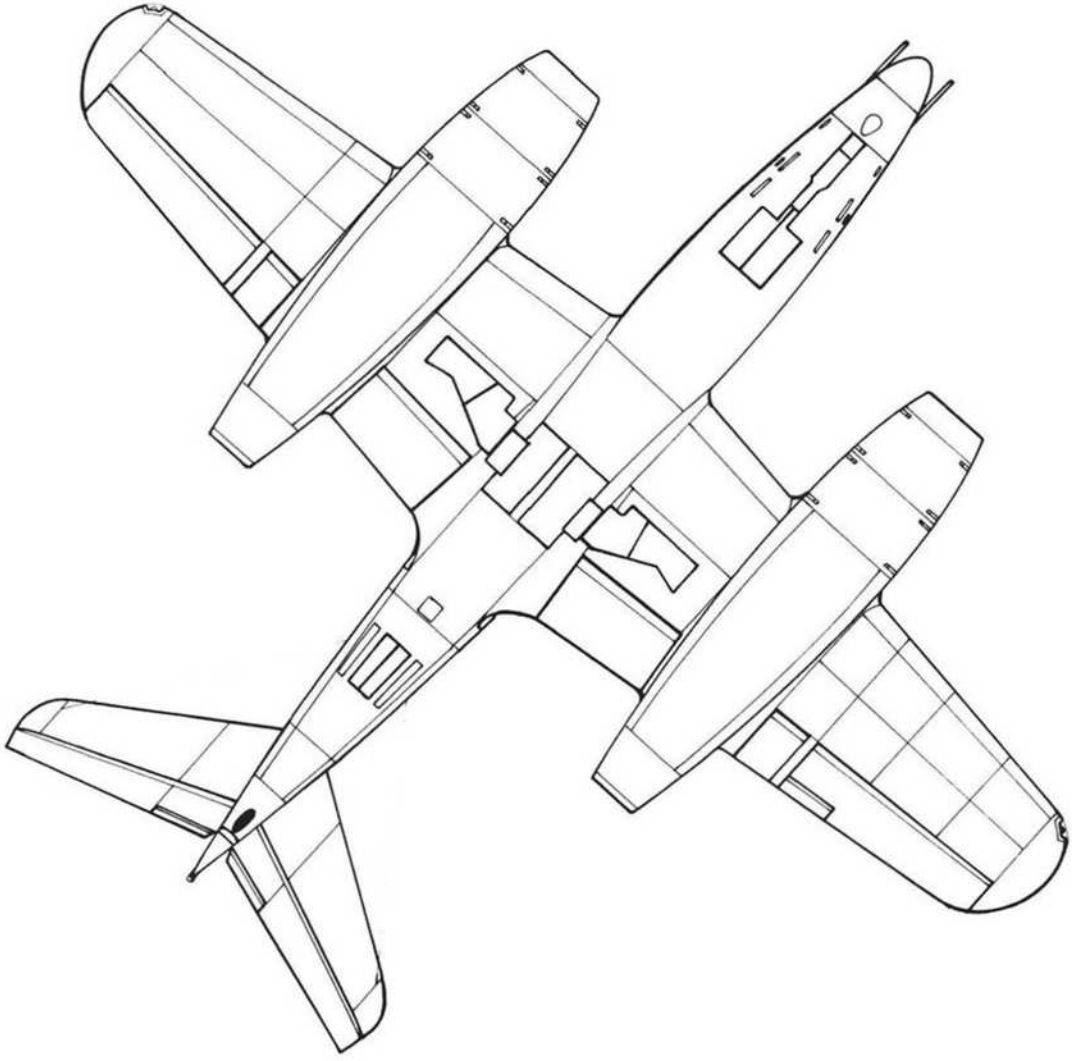
SUKHOI SU-13 (« TK »)
(PROJET)

ECHELLE 1/72e

© H. CANCE - 2011







LES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE / TOME 2

CHAPITRE VI

Les Messerschmitt Me 262 tchécoslovaques

UNE HIRONDELLE NE FAIT PAS LE PRINTEMPS

1947 Lors d'un meeting aérien à Prague, un avion traverse le ciel à une vitesse incroyable. La très grande majorité des spectateurs observent pour la première fois de leur vie un avion à réaction. Et ce n'est pas n'importe quel appareil : il s'agit d'une machine construite en Tchécoslovaquie ! Deux ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie nationale tchécoslovaque s'avère capable de faire voler un biréacteur. Derrière cet exploit se cache néanmoins l'avance technologique prise par le *III. Reich* dans le domaine des jets. Effectivement, l'engin qui provoque l'admiration des Praguois n'est ni plus ni moins qu'une copie tchèque du Messerschmitt Me 262.

LA TCHÉCOSLOVAQUIE SOUS L'EMPRISE ALLEMANDE

En septembre 1938, les accords de Munich sonnent le glas de l'indépendance de l'État tchécoslovaque. La France et la Grande-Bretagne abandonnent un pays avec lequel elles avaient pourtant passé des traités garantissant ses frontières face à ses ennemis héréditaires. Hitler a désormais les mains libres pour dépecer cette jeune nation : il érige la Bohème-Moravie (Tchéquie) en protectorat et la Slovaquie en État indépendant fasciste inféodé à Berlin. Au-delà des conséquences politiques, l'Armée allemande fait main basse sur des quantités considérables de matériels militaires, mais se rend aussi compte que les ingénieurs tchèques sont à la pointe de la recherche, non seulement dans le domaine des chars – les produits de Škoda et ČKD étant respectivement intégrés à la *Heer* en tant que *Panzer 35 (t)* et *Panzer 38 (t)* –, mais aussi dans celui de l'aéronautique (excellents biplans de chasse Avia B-534). De ce fait, Berlin autorise, sous contrôle évidemment, que les études dans le domaine aéronautique continuent. Ainsi, les entreprises locales conservent un certain savoir-faire. Celui-ci souffre toutefois des effets des bombardements alliés sur les centres industriels du *III. Reich* durant la guerre, car les raids des quadrimoteurs anglo-saxons obligent les constructeurs allemands à disperser leurs usines à travers tous les territoires annexés. Le protectorat de Bohème-Moravie n'échappe à cette réalité et des chaînes d'assemblage, disséminées un peu partout, émergent du sol. Les ouvriers et ingénieurs du cru sont par la suite réquisitionnés pour y travailler. En 1944, la ville de Semily voit ainsi ériger l'une de ces structures afin de procéder à la réparation de turboréacteurs Jumo 004.

◀ Page de gauche : À la base, l'Avia S-92 Turbina est une simple copie tchèque du Messerschmitt Me 262 Schwalbe. À la fin des années 1940, Prague a en effet pu reconstituer une grosse douzaine de machines, capables de prendre l'air, à partir de pièces détachées récupérées après la défaite allemande. Hormis quelques « détails » techniques comme le système permettant de sortir le train d'atterrissage, rien ne différencie les deux appareils. (Droits réservés)

◀ Le S-92 est, comme le Me 262, équipé de deux réacteurs. En l'espèce, il s'agit de Jumo 004B-1 rebaptisés localement M-04. Le Turbina atteint donc la même vitesse que le Schwalbe, avec environ 870 km/h. Avec cet appareil, l'armée de l'Air tchèque rejoint le cercle restreint des nations disposant d'avions à réaction performants après la fin de la Seconde Guerre mondiale. (Droits réservés)

▲ Le S-92 monoplace affiche un poids en charge de 7 045 kg. Son envergure est de 12,5 m, sa longueur de 10,58 m et sa hauteur s'élève à 3,83 m. Il est ainsi plus lourd que le premier avion à réaction soviétique, le MiG-9, qui affiche une envergure de 10 m pour une masse en charge de 4 860 kg. Si le chasseur russe est plus rapide avec 900 km/h, il ne peut parcourir que 800 km contre 1 050 km pour le S-92. Malgré sa date de conception, ce dernier est donc loin d'être distancé en termes de performances pures. (Droits réservés)

Un atelier consacré à l'assemblage partiel des moteurs du Messerschmitt Me 262 est même en activité. Parmi les personnels affectés au site de Semily se trouve le directeur de l'avionneur Avia, le professeur Novak. Lorsque l'homme pressent que le *Reich* « millénaire » vit ses derniers mois, il s'évertue à rassembler tous les documents susceptibles de lui donner accès aux informations sur les avions à réaction allemands. Avec quelques mois d'avance, il compile les mêmes données que les services de renseignements occidentaux et soviétiques saisiront au fur et à mesure de leur progression au cœur de l'Allemagne. Dans le but de faire progresser la future industrie aéronautique tchèque, Novak prend tous les risques et met la main sur des calculs, des dessins, des plans concernant des appareils en production ou sur des futurs projets. Pour lui, les recherches acquises auprès de l'Occupant doivent constituer un terreau sur lequel l'armée de l'Air tchécoslovaque renaîtra de ses cendres.

UN PUZZLE DE ME 262

À partir de mai 1945, les vainqueurs du *III. Reich* récupèrent tout son matériel digne d'intérêt et le rapatrient dans leurs pays respectifs. Les savants allemands subissent plus ou moins le même sort. Les industriels tchèques se retrouvent alors privés de leurs principales sources d'informations. Toutefois, compte tenu de la masse de documents rassemblée entre autres par Novak, décision est prise, en accord avec le pouvoir en train de se mettre en place, de plancher sur l'assemblage de Messerschmitt Me 262. En dépit des compétences acquises, cette tâche est loin d'être facile, car les Alliés se sont livrés à un « pillage » en règle de tous les équipements de haute technologie allemande, si bien qu'il ne reste pas un seul Me 262 opérationnel en Tchécoslovaquie ! Le « nettoyage » a été si bien effectué que le moindre jet assemblé a été récupéré. Les Tchèques ne disposent alors que d'épaves ou de pièces éparses. Heureusement, ces dernières sont en bon état et peuvent constituer une base de départ cohérente. En juin 1945, une liste des composants disponibles est établie et la fabrication de jets à partir de ces éléments de récupération est ordonnée. La construction de la cellule est confiée à l'Institut de Recherches de Letňany. Les usines ČKD, situées à Malešice, doivent pour leur part réparer et assembler les éléments composant les réacteurs Jumo 004 B-1 endommagés afin que les ouvriers disposent du maximum de moteurs possible. Leur technologie est néanmoins extrêmement complexe et leur usinage demande un savoir-faire élevé, des aciers spéciaux et des machines-outils adaptées. Rebaptisés localement M-04, la plupart des propulseurs sont récupérés sur des épaves ou carrément dans les casses des vainqueurs avant que ceux-ci n'aient le temps de les détruire ! En dépit des efforts déployés par les ingénieurs Svoboda et Karmazin, l'assemblage s'avère si difficile qu'il en paraît impossible. Le destin donne alors un coup de pouce à l'Institut de Recherches de Letňany lorsqu'un journal américain sur l'aviation publie les plans complets d'un Messerschmitt Me 262 ! Cette description précise résout la majorité des problèmes jusqu'alors rencontrés et l'ingénieur en chef Novotným parvient à finir ce puzzle géant pour Noël 1945. L'avion est maintenant inspecté sous toutes les coutures.

Pourtant, le travail est loin d'être fini, car si la superstructure est en place, il reste à la motoriser. Or, la technique des turboréacteurs n'est pas encore vraiment maîtrisée par les ingénieurs tchécoslovaques. Dès mars 1946, une fois quelques exemplaires de Jumo 004 B-1 en sa possession, la firme ČKD s'emploie à les tester afin de mieux appréhender leur mode de fonctionnement. En juin, l'analyse est terminée et deux réacteurs d'essai peuvent être installés dans la cellule. Après avoir étudié le dossier, l'armée de l'Air tchécoslovaque donne son aval pour des tests supplémentaires qui doivent commencer au mois d'août.

TROUVER UN PILOTE

Avant que le jet ne prenne son envol, se pose la question du pilote. Effectivement, aucun aviateur tchécoslovaque n'a d'expérience sur des jets ! Comble de malchance, Prague n'est pas parvenue à récupérer des rapports sur le pilotage du Messerschmitt Me 262 et personne ne sait comment la machine se comporte en dynamique. Quelques personnels navigants allemands sont bien interrogés, mais le résultat n'est en rien satisfaisant. Là encore, le coup de pouce vient de l'étranger, avec la publication dans une revue suisse d'un article intitulé « Les pilotes et le pilotage » qui, justement, aborde la problématique des appareils à réaction ! Le texte est immédiatement traduit et sert de manuel de base pour le futur pilote d'essai tchèque. Grâce aux informations de

▼ Effectuant son premier vol le 10 décembre 1946, le CS-92 est la version biplace d'entraînement du chasseur à réaction tchèque. C'est à son bord qu'une génération de pilotes fera ses premières armes avant de passer sur des avions d'origine soviétique comme le Yakovlev Yak-23 (Code OTAN : Flora), désigné localement Avia S-101, ou le Mikoyan-Gourevitch MiG-15 (Code OTAN : Fagot). (Droits réservés)

l'article, un profil type est rédigé : le prétendant doit être jeune et en bonne santé, il doit également faire preuve de maturité tout en disposant d'un important bagage technique. Ces critères correspondent justement à un homme : Antonín Krausn, qui a derrière lui plusieurs milliers d'heures de vol sur des bimoteurs.
Sous la houlette de l'instructeur Svobody et du lieutenant-colonel Suk, Kraus commence son entraînement. Dès lors, il étudie la construction des appareils équipés de réacteur, tout autant que les conséquences physiques des vols à grande vitesse sur l'organisme humain. Son encadrement le soumet également à des exercices théoriques en cas de dysfonctionnements ou de problèmes techniques du jet afin de lui inculquer les bons réflexes. Toujours sans quitter le sol, il se familiarise aux réactions du Me 262 lors d'accélérations et de décélérations. Il apprend ainsi à contrôler l'appareil au moment des premières phases du décollage et des dernières de l'atterrissage. Au bout de quelques semaines, le fonctionnement, du moins sur le papier, de l'hirondelle tchèque n'a plus de secret pour Kraus.

BAPTÊMES DE L'AIR

Enfin, le 27 août 1946, le Me 262 aux couleurs tchécoslovaques prend l'air. Une première expérience loin d'être irréprochable car, durant les 15 minutes du vol, Kraus oublie de rentrer le train d'atterrissage. Cependant, ce test est suivi de nombreux autres qui se passent bien mieux. Et le 3 septembre 1946, des représentants de l'aviation civile et militaire tchécoslovaque ont le loisir d'officiellement observer le premier avion à réaction entièrement assemblé par des compatriotes. Pour l'occasion, ce jet monoplace prend la désignation d'Avia S-92 Turbina. Pourtant, ce dernier est encore loin d'être totalement au point. Deux jours plus tard, Kraus atteint l'altitude de 4 000 mètres et pousse son appareil à plus de 960 km/h. Puis, il fait demi-tour et s'apprête à rejoindre sa base de Zatec. Au moment où il approche de la piste et réduit son altitude, le moteur gauche a un raté et s'éteint totalement. Fort des exercices d'incidents, dont celui où le train refuse de sortir, le pilote se dirige vers un lieu plus approprié à un atterrissage d'urgence. Situé à environ seize kilomètres du terrain, le vaste champ est abordé à la vitesse de 230 km/h lorsque l'aile gauche percute le sol. Sous le choc, l'avion se désagrège mais Kraus est miraculeusement indemne !
Les essais ne peuvent reprendre que fin 1946, lorsque les usines Avia finissent de monter un S-92 monoplace et un CS-92 biplace qui fait son vol inaugural le 10 décembre 1946. Comme le Messerschmitt Me 262 en son temps, les pannes ponctuent certains vols. Les réacteurs se révèlent effectivement assez capricieux. Néanmoins, à chaque fois, le pilote a la possibilité de ramener son appareil à bon port sans trop l'endommager, à l'exception des freins soumis à de fortes contraintes au moment de stopper un appareil tournant sur un seul, voire aucun moteur.

DESCRIPTION TECHNIQUE SOMMAIRE

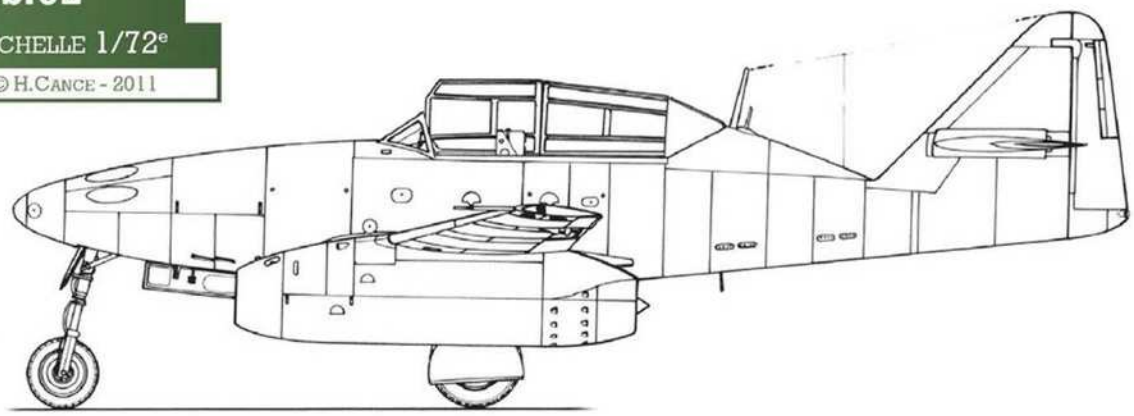
Les S-92, monoplace de combat, et CS-92, biplace d'entraînement, sont dotés d'une structure entièrement métallique et ils n'affichent que peu de différences avec le modèle allemand. La principale modification concerne la sortie du train d'atterrissage qui s'effectue au moyen de deux pompes hydrauliques à engrenage, alors que sur le Me 262, elle s'accomplit à l'aide d'une pompe à engrenage simple dépendant du fonctionnement du moteur gauche. Si ce dernier tombe en panne, le pilote ne peut plus faire fonctionner le train d'atterrissage ! Cette amélioration a d'ailleurs été introduite suite à l'accident de Kraus. Les ingénieurs tchécoslovaques ont aussi apporté quelques évolutions mineures au moteur et à la cellule des avions, comme l'installation de deux canons MK 103 de 30 mm au lieu de quatre originellement. Ceci étant dit, fondamentalement, le S-92 demeure un Messerschmitt Me 262. Cela ne signifie pas que les solutions retenues par les Allemands aient été parfaites, mais une amélioration substantielle, au moment où son dessin apparaît comme obsolète, aurait obligé à une complète refonte du chasseur à réaction. Opération totalement impensable, car son coût aurait été disproportionné par rapport aux gains envisagés.

▼ Le biplace CS-92 codé V-35 est l'un des trois biplaces d'entraînement sur base de Messerschmitt Me 262. Après avoir formé nombre de pilotes tchèques, les Avia C-92 et CS-92 prendront leur retraite après une ultime démonstration dynamique se déroulant dans le ciel de Prague en mai 1951. Le V-35 n'a pas été détruit et il continue sa carrière didactique comme pièce de musée, après avoir subi une soigneuse restauration, pour le plus grand plaisir des passionnés d'aviation. (Droits réservés)

AVIA CS.92

ECHELLE 1/72e

© H.CANCE - 2011



DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL

Le premier jet de combat Avia S-92 intègre la force aérienne tchécoslovaque, officiellement, le 24 juin 1948. Au total, neuf monoplaces de combat S-92 (ex-Me 262A) et trois biplaces d'entraînement CS-92 (ex-Me 262B) sont réceptionnés par le 5e régiment de chasse à Plzen-Bory. À l'origine, un seul CS-92 était prévu. Toutefois, le rôle de ces jets étant la formation des futurs aviateurs, deux biplaces supplémentaires sont assemblés, dont un monoplace modifié. Tous les Avia servent alors de machines d'écolage avant que les pilotes ne passent sur des matériels soviétiques. Finalement, après une dernière démonstration en mai 1951, lors d'un défilé militaire à Prague, les S-92 et CS-92 sont réformés.

Un temps, les copies du Messerschmitt Me 262 Schwalbe intéressent la Yougoslavie titiste. Des pilotes yougoslaves sont même invités afin de se rendre compte du potentiel des hirondelles tchécoslovaques, mais le faible nombre de machines disponibles fait capoter la vente.

TÉMOIGNAGE

Les S-92 et CS-92 ont formé une génération de pilotes tchèques, voilà le témoignage de l'un deux : le lieutenant Frantisek Krist.

« Pendant la guerre, j'étais élève dans un lycée technique de Prague. C'est là que j'ai fait connaissance avec la théorie du vol. Notre professeur, l'ingénieur Sakanina, qui était pilote sportif, nous a enseigné les fondamentaux de cette discipline. Quand la guerre a été terminée, j'ai voulu réaliser mon rêve : voler. J'ai pensé que la meilleure manière d'y parvenir était de devenir pilote militaire. Après des tas d'examens de toutes sortes, je suis entré à l'académie de l'Air. Je suis arrivé à l'automne 1945 à Havlickuv Brod, où j'ai passé trois années de bonheur à apprendre à piloter. Le morceau de bravoure fut le moment où nous avons été lâchés pour la première fois sur Spitfire. À l'été 1947, j'ai été transféré à Ceske Budejovice, où je me suis entraîné sur le chasseur S-199. Comme il en existait une version biplace, la transition n'a pas été trop difficile, malgré le caractère ombrageux de l'appareil. En juin 1950, j'ai été promu commandant de la 4e escadrille du 5e régiment de chasse à Plzen-Bory (Pilsen). Mon rêve de gamin allait devenir réalité : j'allais piloter les « turbines ». Par un beau matin d'été, nous avons été rassemblés sur la base de Kbely. Nous étions une bande de jeunes types impatients à l'idée de découvrir une nouvelle expérience excitante. Notre instructeur s'appelait Ondra Kostik ; c'était un pilote de haut niveau venu de l'Institut d'essais en vol et qui avait derrière lui une grande expérience du combat aérien. Il avait effectué son premier vol à bord du Schwalbe le 2 juillet 1948, après avoir subi une mise à niveau de la part du commandant Manak. Les pilotes de l'Institut étaient tous de jeunes types remarquables, Rudolf Duchon en particulier. Il était non seulement un pilote d'exception, mais il avait aussi de grandes connaissances et cette capacité d'expliquer avec précision et clarté tout ce qui concernait les avions à réaction. Je me souviens d'un épisode où quelqu'un fit la remarque que, bien que les gaz d'échappement soient expulsés à plus de 400 m/s de la tuyère, donc bien au-delà de la vitesse du son, aucune onde de choc ne se produisait. Avec calme et méthode, Duchon nous expliqua la relation entre la vitesse du son et la température. On le bombardait souvent de questions comme celle-là. Il répondait toujours sur-le-champ et avec pertinence. Les pilotes étaient assistés par un groupe d'ingénieurs, des experts de haut niveau, capables de résoudre n'importe quel problème. Et bien sûr, il y avait les Schwalbe ! La bête aurait impressionné n'importe qui. Elle possédait des lignes élancées, un fuselage de section triangulaire, des ailes en flèche avec des réacteurs suspendus dans des nacelles et un train avec roulette de nez. Tout y était nouveau et différent. Dès que nous sommes arrivés à la base, l'instruction au sol a commencé. On nous décrivit la structure, les aspects spécifiques et les caractéristiques techniques du Me 262. Puis nous nous familiarisâmes avec les systèmes hydrauliques et pneumatiques, ainsi qu'avec les circuits de carburant, d'huile, électrique et d'oxygène. Une amphi-cabine fut aussi nécessaire. Dès le début, nous avions repéré qu'en plus des instruments de bord habituels se trouvaient des instruments particuliers pour les réacteurs. Le thermomètre de température des gaz d'échappement était l'un des plus vitaux. En fait, c'était l'instrument que l'on regardait le plus souvent entre le moment où on mettait les turbines en route et celui où on les coupait. Nous nous sommes exercés à manier tous les boutons et interrupteurs de manière à les trouver instantanément même les yeux fermés. Après avoir digéré la théorie, nous sommes passés à la pratique de la mise en route des turbines. Le démarrage se faisait par un générateur deux-temps appelé Riedel. Il était installé à l'avant du réacteur et relié au compresseur axial. Son démarrage se faisait à l'aide d'une corde, comme sur un moteur de hors-bord. Il émettait un sifflement propre à tout moteur à grande vitesse de rotation. Une fois le nombre de tours maximum atteint, un embrayage entraînait le compresseur et le réducteur. Le pilote attendait que le réacteur atteigne le nombre de tours adéquat pour l'alimenter en carburant primaire. Celui-ci était de l'essence B5. Une fois le régime stabilisé, le pilote alimentait le réacteur en kérosène. Ça, c'était la théorie, car la pratique se révélait parfois bien différente. Naturellement, en raison de son régime élevé, le générateur ne résistait pas longtemps. Pour tout arranger, parfois, il ne démarrait même pas. Quand cela se produisait, il fallait démonter le Riedel,

nettoyer les bougies et essayer une seconde fois. Dans certains cas, la panne du Riedel se produisait au moment du lancement du second moteur, de telle sorte qu'il fallait le réparer alors que la première turbine tournait déjà. Si l'engin récalcitrant ne démarrait pas dans une certaine limite de temps, il fallait couper la première turbine et tout recommencer depuis le début. Mais, si le réacteur qui avait été lancé était déjà alimenté en kérosène, des résidus de carburant stagnaient dans la chambre de combustion et la tuyère. Ces résidus pouvaient mettre le feu au réacteur en cas de redémarrage. Pour éviter cela, les mécaniciens faisaient basculer l'avion en arrière en pesant de tout leur poids sur la queue, de manière à faire écouler les résidus de carburant. Pendant ce temps, le pilote était assis dans le cockpit et regardait passivement tout ce remue-ménage. À plusieurs reprises, je me suis demandé comment avaient fait les Allemands quand ils s'étaient trouvés confrontés à une telle situation au cours d'un décollage sur alerte... Et puis vint ma première prise de contact. On a démarré les moteurs sans aucun problème et j'ai roulé jusqu'à l'entrée de piste. Je me souviens très bien d'avoir été surpris par la longueur du roulage pour décoller. Le Schwalbe ne répondait pas et l'extrémité de piste arrivait à grande vitesse. Quelle sale impression ! D'un autre côté, je jouissais d'une excellente vue panoramique. J'ai aussi apprécié la facilité de manœuvre de l'oiseau au décollage et sa grande stabilité au roulage. Après avoir décollé et rentré le train, le Schwalbe prit une forte accélération. Il était stable et grimpait bien. Les virages étaient faciles, même en virant à l'inclinaison maximale. Il n'était pas équipé de commandes assistées et voler à haute vitesse nécessitait une force herculéenne. L'instructeur m'avait appris à me servir des manettes des gaz, parce que les turbines étaient sujettes au retour de flamme en cas de maniement trop brutal et il m'avait aussi conseillé de surveiller la température des turbines de manière constante. En palier, la température des gaz d'échappement variait de 500 à 600 °C, mais toute augmentation du régime entraînait un accroissement de la température. Rien ne brûle plus de carburant qu'un réacteur, alors il me fallut rapidement revenir. Ce fut sans doute le moment le plus difficile du vol. Comme le Me 262 n'était pas équipé de freins aérodynamiques, la vitesse ne diminuait que lentement. De ce fait, il fallait ajuster la vitesse sur le circuit. En descendant, on a survolé la piste et ramené les gaz au ralenti. Puis, on a engagé le premier virage qui était assez serré. Après avoir fait tomber la vitesse sous les 500 km/h, j'ai abaissé les volets au premier cran. Ce n'était qu'en dessous de 450 km/h que l'on pouvait sortir le train. Les troisième et quatrième virages nous ont entraînés loin de la piste, ce qui permit de conserver un taux de descente réduit. Bien que les volets aient été sortis entièrement à 300 km/h, l'oiseau arrivait encore très vite. Couper les gaz à la bonne altitude et à la bonne distance du toucher des roues était une manœuvre cruciale. De plus, pendant tout ce temps, le pilote se devait de garder un point très important à l'esprit. À cause de la faible longueur de la piste et du temps de réaction des turbines, il était impossible de remettre les gaz pour un second tour de circuit. Après l'atterrissage et le retour aux hangars, l'un des mécanos se précipitait sur l'appareil et refroidissait à l'aide d'un extincteur les freins rougis à blanc. Ensuite, un autre mécanicien nettoyait la poussière d'amiante avec de l'air comprimé. Après avoir accompli plusieurs vols avec mon instructeur, j'ai été lâché pour mon premier solo. En fait, je suis monté dans un biplace équipé d'une double commande, avec un autre cadet sur le siège arrière. C'était une mesure de sécurité, parce que nous étions deux à surveiller les instruments et cela permettait au plus jeune de se familiariser avec l'appareil. Cela allait d'ailleurs se révéler très utile au cours de l'un de mes vols d'entraînement. Ce jour-là, je revenais à la base et, après avoir survolé la piste, je suis remonté et ai viré à gauche. Pendant le virage, la vitesse est tombée à moins de 450 km/h, ce qui m'a permis de sortir les volets au premier cran. Mais, à peine avais-je appuyé sur le bouton que l'appareil bascula brusquement à droite. Il n'était pas possible de compenser l'inclinaison avec le manche.

▲ Des ingénieurs tchécoslovaques inspectent le réacteur M-04 d'un Avia S-92. (Droits réservés)

▼ Un S-92 lors d'un entretien sur le tarmac de la base aérienne de Plzen-Bory, où stationne le 5e régiment de chasse de l'armée de l'Air tchèque. Comme les modèles allemands, les S-92 demandent un entretien soigné, notamment au niveau des deux turboréacteurs qui s'avèrent capricieux. Sans le « stress » lié à l'omniprésence de la chasse alliée, les pilotes tchèques apprendront à apprivoiser les caprices de leurs montures et les accidents mortels seront des plus rares. Un calme qui a manqué à leurs homologues de la *Luftwaffe* en 1944-45 pour maîtriser leurs jets ! (Droits réservés)

J'étais à environ 500 mètres au-dessus de Vysocany, un quartier de Prague à forte population. Par chance, j'ai agi d'instinct en relevant les volets. Cependant, celui de droite ne s'est pas relevé entièrement et l'avion continuait à tirer à droite. Grâce à mon collègue sur le siège arrière, nous avons réussi à maintenir un cap rectiligne. Je suis allé virer très loin au-dessus de Pocernice (dans la banlieue de Prague) et j'ai commencé l'approche sans volets. Nous avons atterri sans grandes difficultés. De retour aux hangars, l'avion a été entièrement contrôlé. Apparemment, j'avais sorti les volets trop tôt et la cellule n'avait pas supporté la contrainte. La déformation du revêtement avait empêché le volet de rentrer intégralement. Ce fut le seul incident réel qui m'arriva au cours de mes vols d'entraînement. Mon collègue Jaromir Zizka connut un plus grave problème quand l'extrémité arrière de la turbine s'est brusquement détachée ; néanmoins, il parvint à se poser sans dommage. Ces incidents prouvèrent que le Schwalbe était finalement un appareil assez résistant. Notre entraînement s'est poursuivi normalement. Après quelques sauts de puce et un vol en solo, nous avons effectué plusieurs sorties dans le but de maîtriser les manœuvres de base. Comme nous ne disposions que de peu d'avions, il ne fut pas possible de simuler des combats aériens. Toutefois, l'objectif de cette formation – nous apprendre à piloter un avion à réaction – avait été atteint. Nous étions très fiers de nous à la lecture des appréciations notées dans nos carnets de vol : « A accompli avec succès sa formation sur S-99. Est capable de voler en solo sur ce type d'appareil. » *Nous avions le sentiment d'être devenus des* « pilotes de turbines », *une race à part dans les forces aériennes de l'époque.* »

Après leur formation, les pilotes regagnent leur unité d'origine où ils retrouvent leurs appareils à moteur à pistons. De temps à autre, ils retournent à Kbely pour parfaire leur instruction. Les pilotes de l'Institut des essais en vol forment le noyau de la 5e section de chasse installée sur la toute nouvelle base de Mlada en octobre 1950. Début 1951, un lot de Yak-23 (certaines sources citent le nombre de dix exemplaires) arrive sur cette base, où ils reçoivent la dénomination tchécoslovaque de S-101. Après leur remontage et un court entraînement prodigué par des instructeurs soviétiques, le premier exemplaire vole le 29 mars. En mai, le personnel de la 3e division aérienne de chasse se présente à Mlada pour y être transformé sur ce nouvel appareil. Le 1er juin 1951, la 5e section de chasse est remplacée par le centre d'entraînement sur avions à réaction. À cette époque, le centre a reçu les premiers MiG-15 (S-102). Bien qu'il dispose de biplaces MiG-15UTI, les premiers vols d'entraînement sont accomplis sur les braves vieux Me 262. Bien entendu, les pilotes qui ont déjà une certaine expérience sur Me 262 sont les premiers à être transformés sur les chasseurs soviétiques et Frantisek est l'un d'eux :

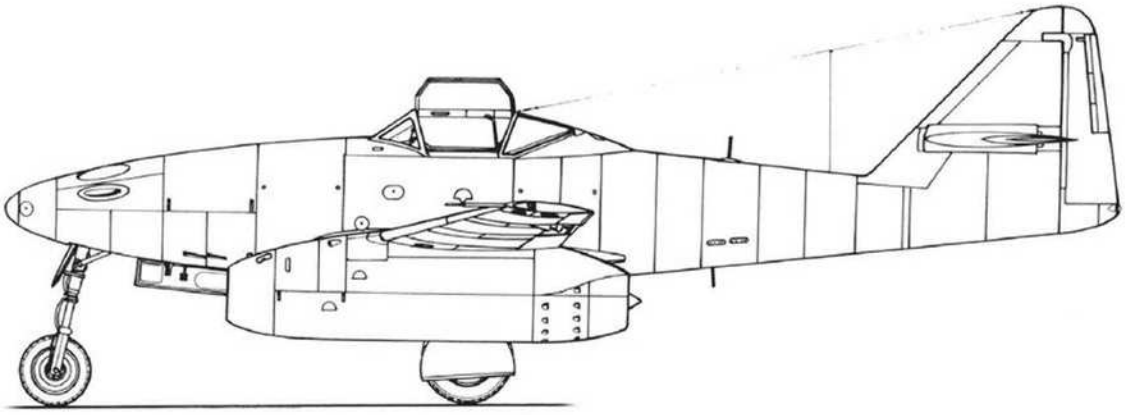
« *Pendant ma transformation sur MiG-15, l'occasion me fut encore offerte de piloter la* « turbine ». *Plus j'accumulais les heures de vol, plus je me sentais en confiance. Piloter cet appareil était devenu une seconde nature et j'avais appris à manier correctement les manettes des gaz. Qu'en fut-il de mon dernier vol sur S-92 ? Il n'en restait plus que trois qui devaient être transférés à Kbely. J'en ai convoyé un moi-même. Comme par un fait exprès, les trois appareils connurent des problèmes en cours de vol. Je n'ai pas pu rentrer le train et j'ai parcouru les 30 km avec les roues sorties. Par chance, l'appareil se posa correctement et j'ai pu lui dire adieu avec dignité.* »

▲ Le lieutenant Frantisek Krist. Son témoignage nous permet de nous rendre compte des difficultés de pilotage des S-92 et CS-92. L'homme a voulu devenir aviateur en observant les avions qui passaient dans le ciel durant les derniers mois de la Seconde Guerre mondiale. Parmi ceux-ci, quelques-uns émettaient un son nettement distinct de celui des avions à moteur à pistons. Ces appareils étaient basés à Ruzyne, dans la banlieue de Prague, où les pilotes de Messerschmitt Me 262 Schwalbe à réaction avaient trouvé refuge. (Droits réservés)

▼ En 1949, la base de Zatec ouvre un cours de formation au pilotage du S-92. Les aviateurs sont sélectionnés parmi les jeunes de première année de l'académie militaire de l'Air et de l'académie de l'Air. Le lieutenant Krist figure parmi les heureux élus et il débute son entraînement à Kbely au cours de l'été 1950 à bord d'un CS-92 biplace comme celui-ci. (Droits réservés)

CONCLUSION

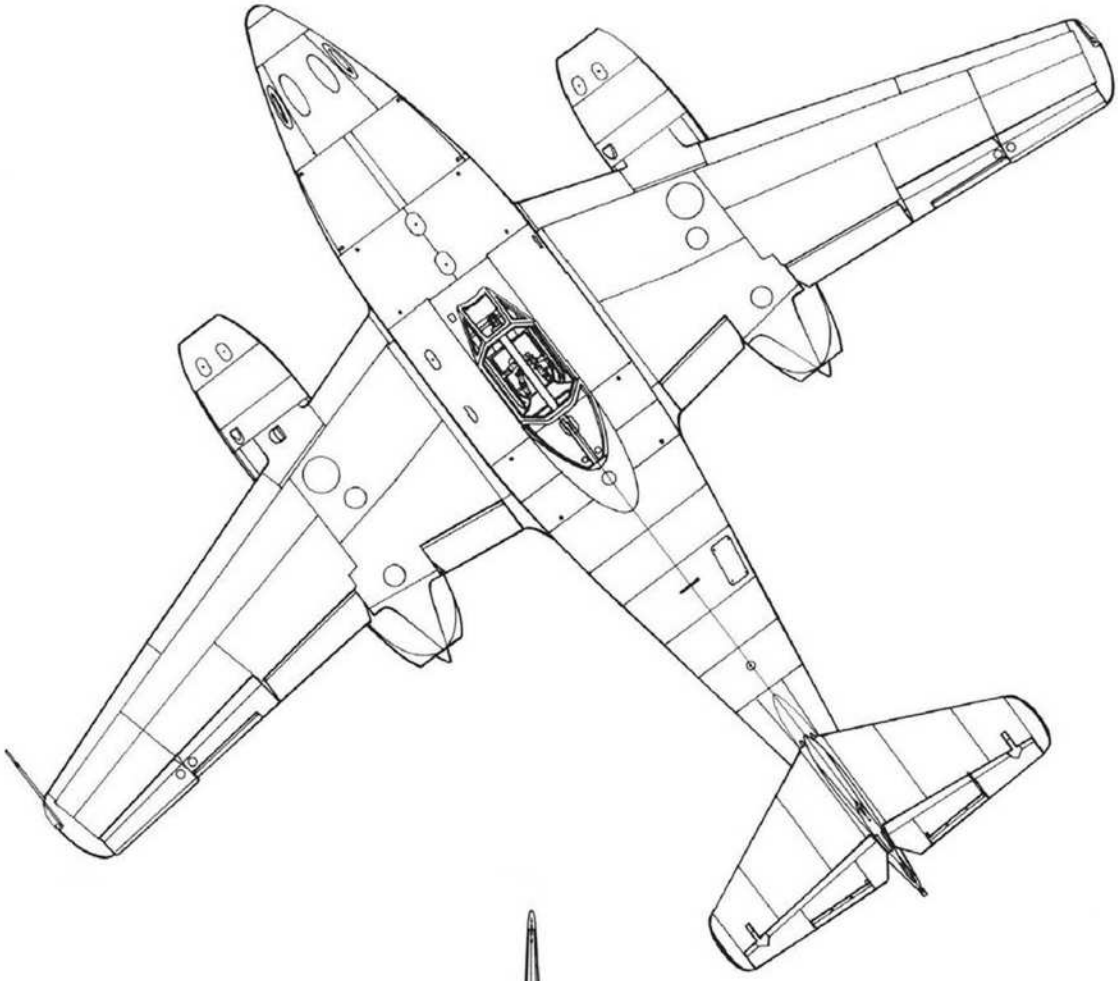
Bien que les S-92 et CS-92 n'aient jamais été produits en série et qu'il s'agisse en réalité d'appareils remontés avec des pièces d'origine allemande récupérées en Tchécoslovaquie, l'expérience acquise par les avionneurs du cru s'avère significative. Leurs bureaux d'études ont pris la mesure du travail à accomplir pour maîtriser la technologie des propulseurs à réaction. Par ailleurs, la remise à niveau de l'armée de l'Air tchécoslovaque s'en est trouvée accélérée, lui permettant de rentrer de plain-pied dans l'ère du moteur à réaction. ■

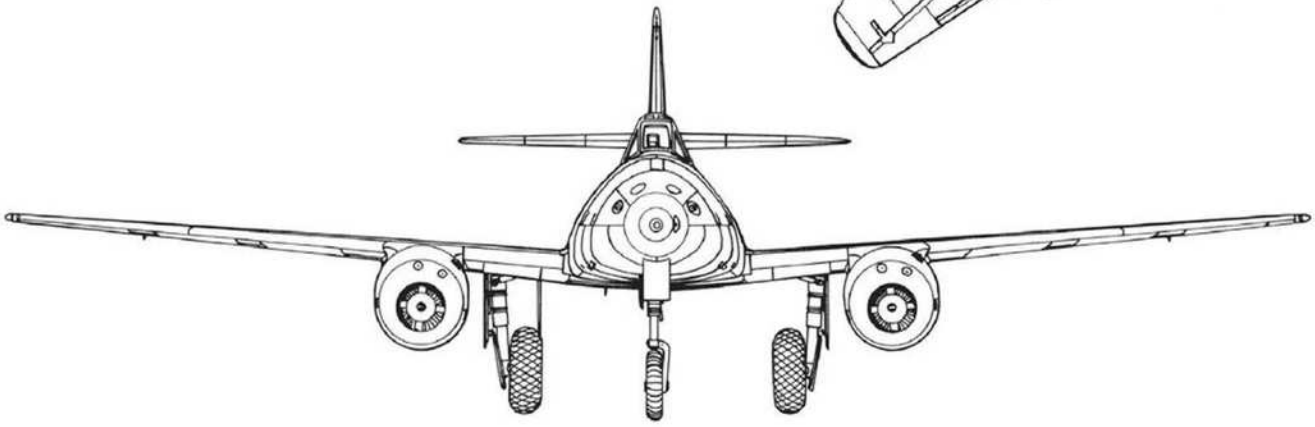


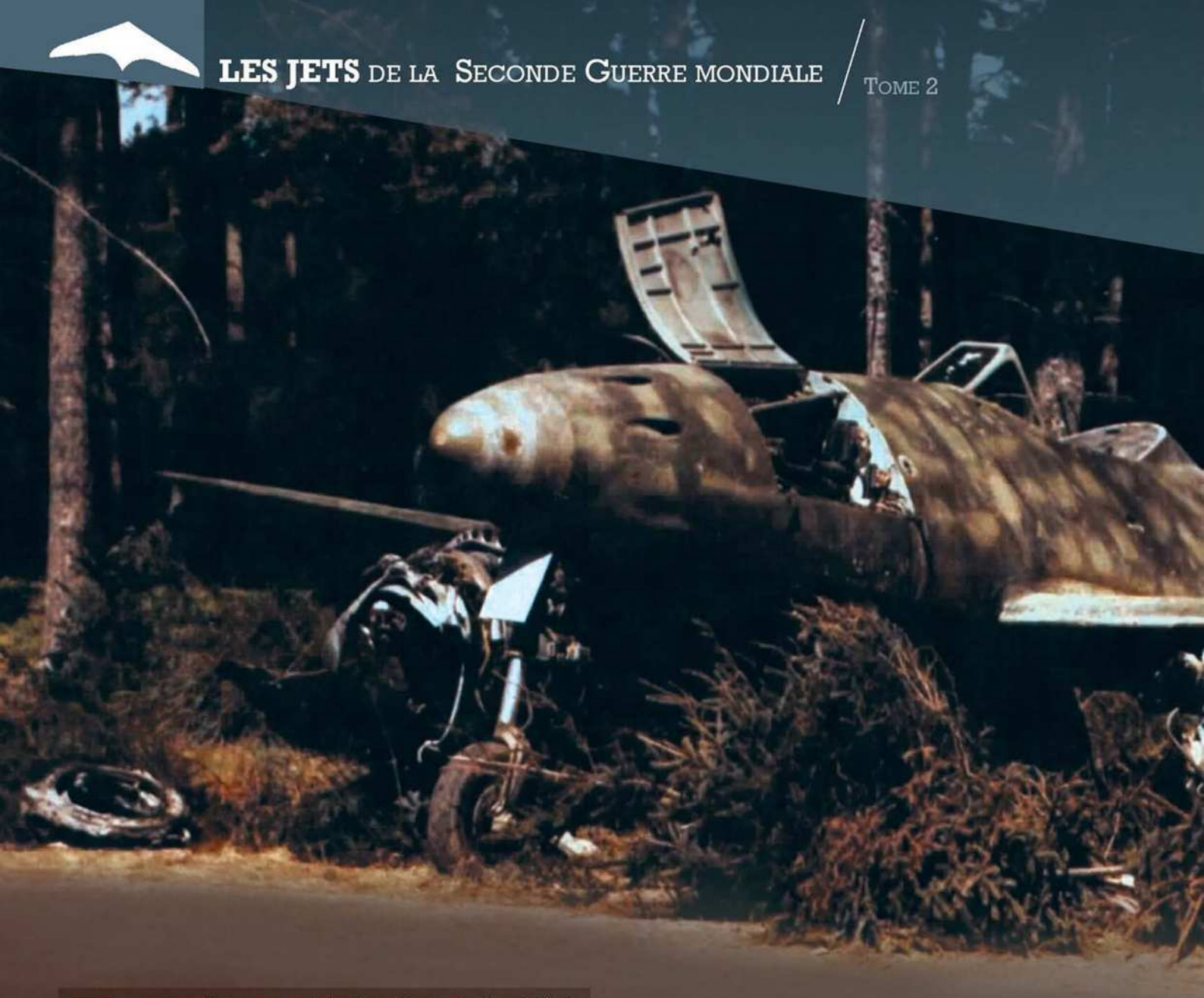
AVIA S.92

ECHELLE 1/72e

© H. CANCE - 2011







Lorsque les armes se taisent en Europe, le 8 mai 1945, l'heure des bilans a sonné.

Quel a été l'impact réel de l'action des avions à réaction allemands sur le cours des opérations ? En fait, négligeable. L'aviation à réaction allemande entre dans la guerre en mai 1944 avec le chasseur-intercepteur Me 262. Les dirigeants nazis voient en lui une arme suprême qui va bouleverser la donne de la guerre aérienne dans laquelle l'Allemagne a perdu sa suprématie face à une offensive stratégique, dont tout laisse à croire qu'elle ira *crescendo*. En réalité, il est déjà trop tard, car dans la précipitation, les Allemands ne se rendent pas compte que ces avions ne sont pas comme les autres. Le Me 262 n'est pas un simple Bf 109 à réaction. Sa mise en œuvre, son entretien, son pilotage sont totalement différents et demandent une instruction plus complète, plus poussée avec des connaissances supplémentaires liées à cette nouvelle technologie, des réflexes différents, bref, du temps pour former les pilotes et les personnels d'entretien et, ce temps-là, déjà en juillet 1944, l'Allemagne ne l'a plus. Avec Nowotny, qui a pris en main le *Kommando* qui porte son nom, destiné à transformer cette merveille de technologie en un avion de combat efficace, la Luftwaffe a misé sur le mauvais cheval. As confirmé et décoré, il n'est pas un meneur d'hommes et encore moins un théoricien du combat aérien. Un temps précieux a été perdu, de nombreux avions et pilotes aussi, y compris lui-même, pour rien.

Il en est de même, à quelques détails près, pour les trois autres types, Me 163, Ar 234 et He 162.

Le moins « rentable » de ces avions est, sans contestation possible, le Komet, qui, avec quatre centaines d'exemplaires construits, ne revendique que seize victoires aériennes pour la perte, toutes causes confondues, de plus de la moitié. Sans parler des personnels (pilotes et mécaniciens) tués accidentellement par ces véritables bombes à retardement. Le Komet ne pardonnait aucune faute de pilotage ou, pour les personnels au sol, d'inattention. Le fonctionnement de son moteur était capricieux et jouait contre la mission d'interception de l'avion. Bien que spectaculaire, ce fut un piètre allié des autres chasseurs de la Luftwaffe.

Le He 162 a, d'emblée, souffert d'un *a priori* négatif, surtout de la part d'Adolf Galland, fasciné par le Me 262 depuis son vol sur le quatrième prototype, et aidé dans son « travail de sape » par Willy Messerschmitt en personne. Peut-être est-ce dû au fait que Ernst Heinkel a quelque peu forcé la main à Göring pour faire accepter son projet ? Tout de suite, les « experts » ont décrété que son réacteur placé sur le dos le rendrait délicat de pilotage. Mais ses concurrents avaient également leurs difficultés intrinsèques assez semblables. Bien en mains, le « Spatz » pouvait se révéler supérieur au « Schwalbe », mais comme il n'a presque pas combattu, tout le monde en a oublié les qualités : léger, simple, relativement facile à construire grâce à de nombreux sous-traitants et ne demandant que peu d'infrastructures. Le « Spatz », au contraire du Me 262, pouvait se contenter de pistes en herbe. Son taux de roulis, au dire de ses pilotes, était excellent, estimé supérieur à celui de nombreux avions ennemis, mais les essais auxquels les Alliés, après la guerre, ont procédé ne concernent pas les acrobaties...

L'Arado Ar 234 est l'avion qui a subi le moins de pertes, toutes causes confondues, mais surtout en opérations. Cependant, il n'a pas eu à combattre comme les chasseurs, ses missions étant la reconnaissance ou le bombardement.

Le Messerschmitt Me 262 reste la vedette absolue de l'aviation à réaction de la Seconde Guerre mondiale. Cependant, il faut retenir

CONCLUSION

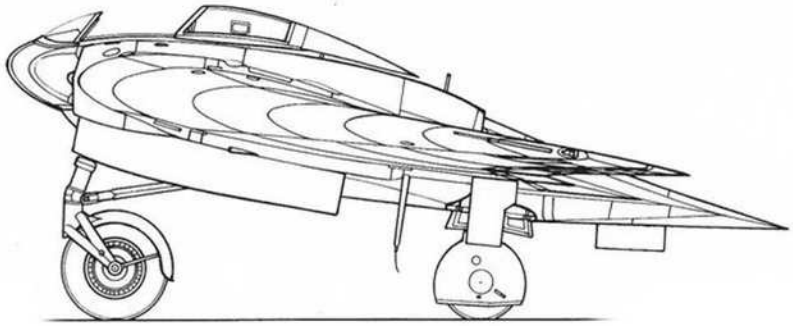
que la crainte inspirée aux Alliés, de ce chasseur considéré comme redoutable, n'est apparue que lorsque les Allemands ont commencé à élaborer de véritables tactiques d'emploi bien pensées et à l'armer de fusées air-air. Toutefois, les Allemands étaient bien conscients, dès lors, que la guerre n'était pas loin de s'achever et leur défaite consommée. Cet appareil restait vulnérable sur bien des points : rayon de virage très important, mauvaise réponse des réacteurs qui le mettait en danger lors des décollages et atterrissages, mauvaise qualité de construction qui entraînait des pannes imprévisibles. Produit à environ 2 200 exemplaires, dont moins de 1 000 ont été opérationnels, et pour la perte d'une grosse centaine d'avions, le Me 262 revendique 670 victoires aériennes, parmi lesquelles environ 500 pour la seule JG 7, qui en a utilisé 372 au total. Le bilan semble apparemment très positif, mais au regard des pertes totales des Alliés en combat face à la Luftwaffe, cette part reste minime.

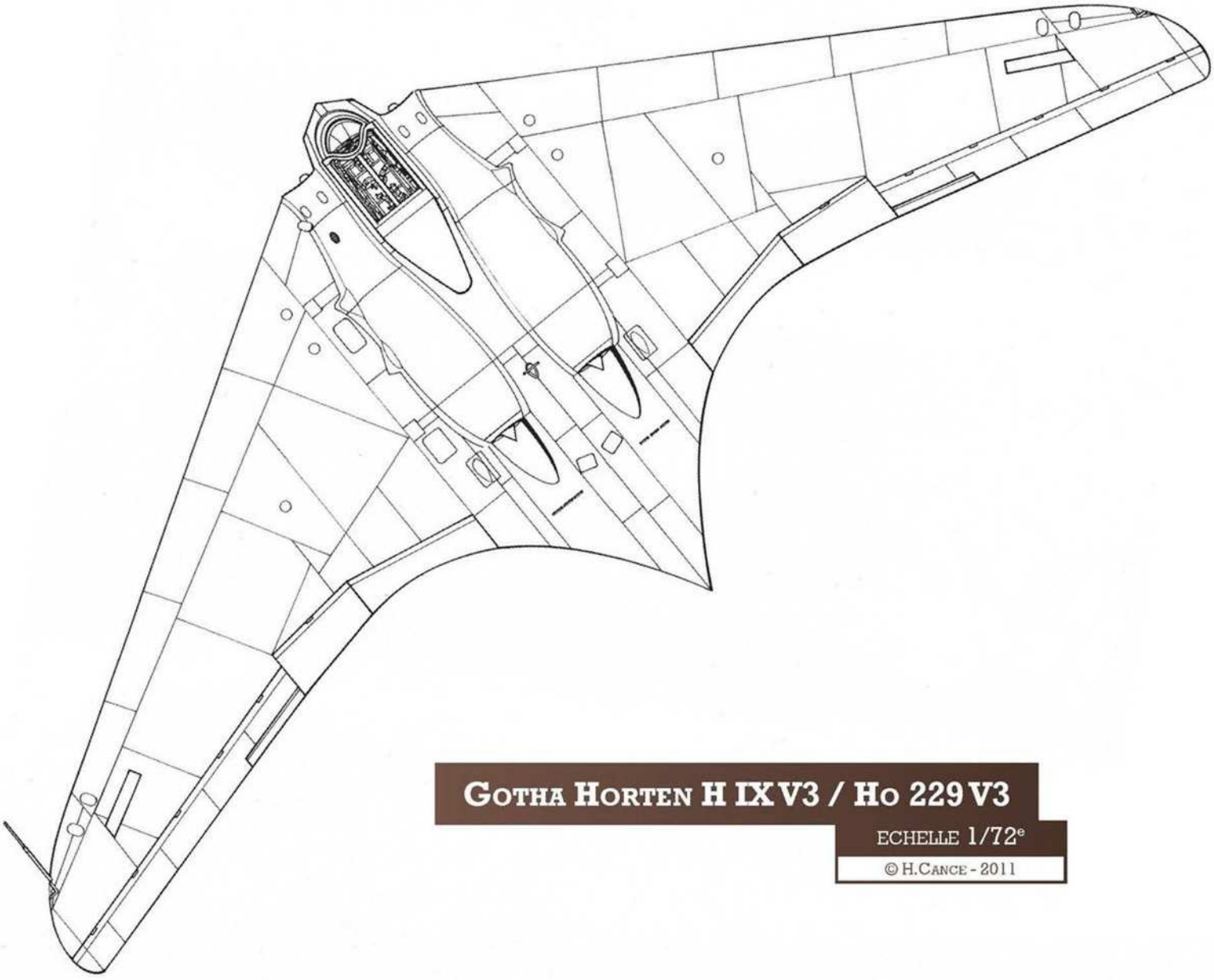
Les avions à réaction allemands, du point de vue strictement opérationnel, ont été une perte phénoménale de temps et d'argent. Aurait-il mieux valu que les Allemands continuent de produire, à leur place, des avions classiques comme le Fw 190 ou le Bf 109 ? Il faut se rendre à l'évidence : l'aviation militaire était à un tournant de son évolution, car, autant chez les Allemands que chez les Alliés, le moteur à explosion arrivait à son apogée. Dans leurs dernières versions, les deux types d'avions précités avaient épuisé leur potentiel. L'avion à réaction avait sa place et il ne demandait qu'à s'y installer. La malchance de l'Allemagne (donc la chance des Alliés) a été que la guerre, qu'elle a recherchée et qu'elle a provoquée, s'est déroulée à un point critique de l'évolution de la propulsion des avions.

Face au potentiel du réacteur, l'Allemagne, pionnière en ce domaine, ne devait pas, ne pouvait pas, simplement par complexe de supériorité ou parce que l'heure était à se raccrocher à toutes les branches, ignorer et se priver de ce nouveau mode de propulsion. Seulement, contrairement à ses espérances, ces « armes-miracles » n'ont pas été à la hauteur de l'attente mise en elles. Dès lors, une grande question se pose, et à laquelle il n'y aura vraisemblablement jamais de réponse tranchée : ces avions à réaction sont-ils arrivés trop tôt avec une technologie trop avancée et un manque de doctrine d'emploi ou trop tard à cause de retards accumulés en raison de succès militaires initiaux autant spectaculaires qu'inattendus ?

Un élément de réponse se fait jour, car après un effondrement précipité de l'Allemagne pendant les deux mois suivant le franchissement du Rhin, les Alliés découvrent dans les bureaux d'études des projets bien avancés qui, rétroactivement, leur ont donné froid dans le dos. Il était temps !

Mais si, pour l'Allemagne, ces avions à réaction ont été de peu d'utilité, il n'en sera pas de même pour les Alliés, à l'Ouest comme à l'Est, qui sauront en exploiter la technologie… ■

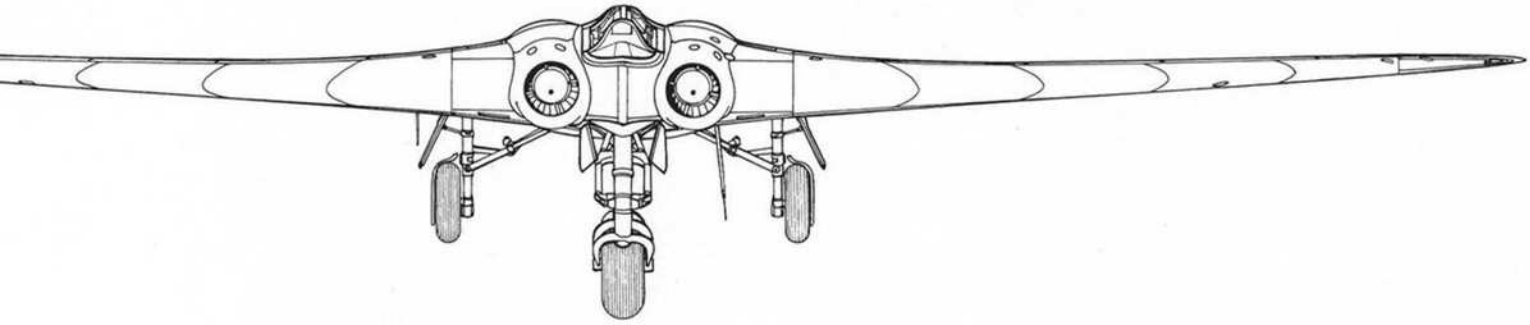


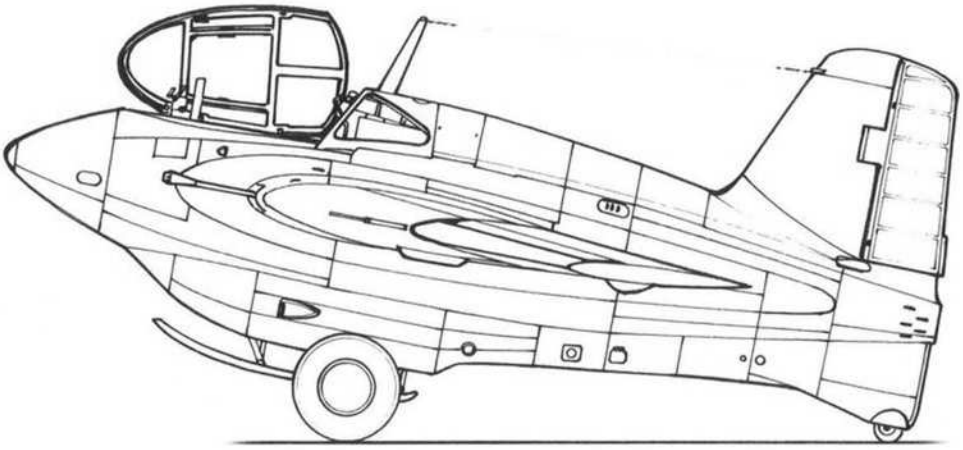


GOTHA HORTEN H IX V3 / HO 229 V3

ECHELLE 1/72e

© H.CANCE - 2011





MITSUBISHI KI.200 / J8M1 « SHUSUI »

ECHELLE 1/48e

© H.CANCE - 2011

COMMANDEZ LES ANCIENS NUMÉROS...

Commandez dès à present les anciens numéros d'Aérojournal Magazine, consultez les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site :

www.caraktere.com

Aérojournal n°13

LES TIGRES VOLANTS :
Les légionnaires de Chennault
Des B-17 israéliens bombardent le Caire
Les avions de combat français :
Le Bloch 151
La défense du Reich 4e époque :
« Bodenplatte »
...

Aérojournal n°15

10 MAI 1940 - BLITZKRIEG :
Le jour où le ciel nous a foudroyés
Midnight Kings :
l'USAAF I - Bricolages et bidouillages
Les comptes des 1 001 victoires :
le mythe explosé
La saga des marques II : Luftwaffe
...

Aérojournal n°16

DOSSIER LA BATAILLE D'ANGLETERRE
Du sang, de la sueur et des larmes
Le CAC Boomerang : Tree top fighter
La chasse de nuit US :
II – Ladies in the dark
Les avions de combat français :
Le Bloch MB.210
...

Aérojournal n°17

DOSSIER STALINGRAD
La Luftwaffe dans l'enfer blanc
Cat's eyes : La chasse de nuit de la RAF
Le PB-1W : Le premier AWACS
Ouragan sur le Sinaï :
Les chasseurs à réaction d'Israël
Le Piaggio P.32 : Victime de sa modernité
...

Aérojournal n°18

DOSSIER « THE X-FILES »
Les projets de chasseur de l'USAAF
Mosquito : La chasse de nuit de la RAF
Me 109 : Naissance d'une légende
La saga des marques :
III - L'armée de l'Air de l'armistice
Jean Navarre : La sentinelle de Verdun
...

Aérojournal n°19

LA RENAISSANCE DE LA LUFTWAFFE
1955-1965
La chasse de nuit japonaise
Le Bloch 500 : L'avion qui n'a jamais existé
Anthéor était toujours debout
Me 109 : Dora et Emil - 2e partie
Die hard : 3 minutes pour survivre
...

Aérojournal n°20

1st Air Commando
La Caccia Notturna :
La chasse de nuit italienne
Messerschmitt Me 323 *Gigant* :
Das Großraum-Transportflugzeug
Le N°75 *Squadron RAAF* :
Premier défenseur de Port Moresby
...

Aérojournal n°21

30 secondes sur Tokyo
La bataille de Palmdale
Le 64e Sentai en Chine
La guerre du pétrole dans le Caucase
Le Koolhoven FK. 58A
Le bombardement français de 1940
NACHTJAGD, la chasse de nuit allemande
...

Aérojournal n°22

Nachtjagd, la chasse de nuit allemande
II - Duels dans la nuit
Opération « Barbarossa »
La Luftwaffe frappe à l'Est
La Regia Aeronautica
Du Capitole à la roche tarpéienne
Le Farman 222
...

Aérojournal n°23

Le bombardier en piqué
1939 / 1945 : Les idées et les machines
Décembre 1950
Le début d'une ère nouvelle dans la guerre aérienne
Les avions de combat français
Le Loire-Nieuport 40
Nieuport-Delage 62
Le chasseur à la française

...ET NOS HORS-SÉRIES

HORS-SÉRIE N°1

MESSERSCHMITT BF 109 G & K

HORS-SÉRIE N°4

DANS L'ENFER de PLOESTI

HORS-SÉRIE N°5

Le Republic P.47 THUNDERBOLT

HORS-SÉRIE N°6

LES CAMOUFLAGES DE LA Luftwaffe 1936-1945

HORS-SÉRIE N°7

SPITFIRE SUR L'EUROPE

[BON DE COMMANDE]

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°24 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°24 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :

☐ n°4 (Réf. 35) ☐ n°13 (Réf. 98) ☐ n°15 (Réf. 100) ☐ n°16 (Réf. 101)
☐ n°17 (Réf. 102) ☐ n°18 (Réf. 103) ☐ n°19 (Réf. 104) ☐ n°20 (Réf. 105)
☐ n°21 (Réf. 106) ☐ n°22 (Réf. 107) ☐ n°23 (Réf. 523)

☐ Je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.

☐ n°1 : Messerschmitt Bf 109 G & K (Réf. 94) - Tarif 1
☐ n°4 : Dans l'enfer de Ploesti (Réf. 121) - Tarif 1
☐ n°5 : Le Republic P-47 Thunderbolt (Réf. 144) - Tarif 3
☐ n°6 : Les camouflages de la Luftwaffe (ref.154) - Tarif 3
☐ n°7 : Spitfire sur l'Europe (ref.165) - Tarif 3
☐ n°8 : Les jets de la Seconde Guerre Mondiale - Tome 1 (ref.568) - Tarif 3

Tarif 1 : France : 12.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 15.50 € - Reste du monde : 19.50 €
Tarif 2 : France : 14.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.50 € - Reste du monde : 22.50 €
Tarif 3 : France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Mandat postal
☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME I

Entrée en guerre avec le Gloster Gladiator, la RAF en sort avec le Gloster Meteor. Mais c'est la Luftwaffe qui sera la première force aérienne à mettre en service un chasseur, un avion de reconnaissance et un bombardier à réaction.

C'est plus qu'une évolution, c'est une véritable révolution !

Une révolution technologique, d'abord, mais aussi tactique. Avec des appareils tutoyant le mur du son et nettement moins maniables, le combat aérien change de visage. C'est la fin des *dogfights*. Tout est à réécrire, tout est à réapprendre. En cette fin de Seconde Guerre mondiale, chaque belligérant aura son approche de la question. Mais les jets arriveront trop tardivement sur le devant de la scène pour que toutes les réponses soient apportées.

Confié à l'expertise de Jean-Claude Mermet, ce nouveau hors-série passe en revue tous les avions à réaction étudiés dans le monde de septembre 1939 à août 1945, avec un petit détour chez les pionniers des années trente et une brève incursion jusqu'à la fin de l'année 1945, quand les projets des constructeurs alliés commencent à prendre forme et dessinent les contours des forces aériennes de la décennie suivante.

Parce que le sujet est vaste et que beaucoup de nouveaux documents ont été exploités, nous avons choisi de le traiter en deux tomes. Le premier, à paraître en avril, s'intéresse à l'aspect technique de ces avions révolutionnaires, où des philosophies distinctes s'affrontent parfois.

LES PIONNIERS
He 176
He 178

1939-1945
Allemagne
Arado Ar 234
Bachem Ba 349
DFS 228/DFS 346
Fieseler Fi 103
Heinkel He 162
Heinkel He 280
Horten Ho 229
Junkers Ju 287
Messerschmitt Me 163
Messerschmitt Me 262
Messerschmitt Me 263/Ju 248
Messerschmitt Me 328

Italie
Caproni-Campini N-1

Royaume-Uni
Gloster G. 40 ou E.28/39
Gloster Meteor
de Havilland Vampire

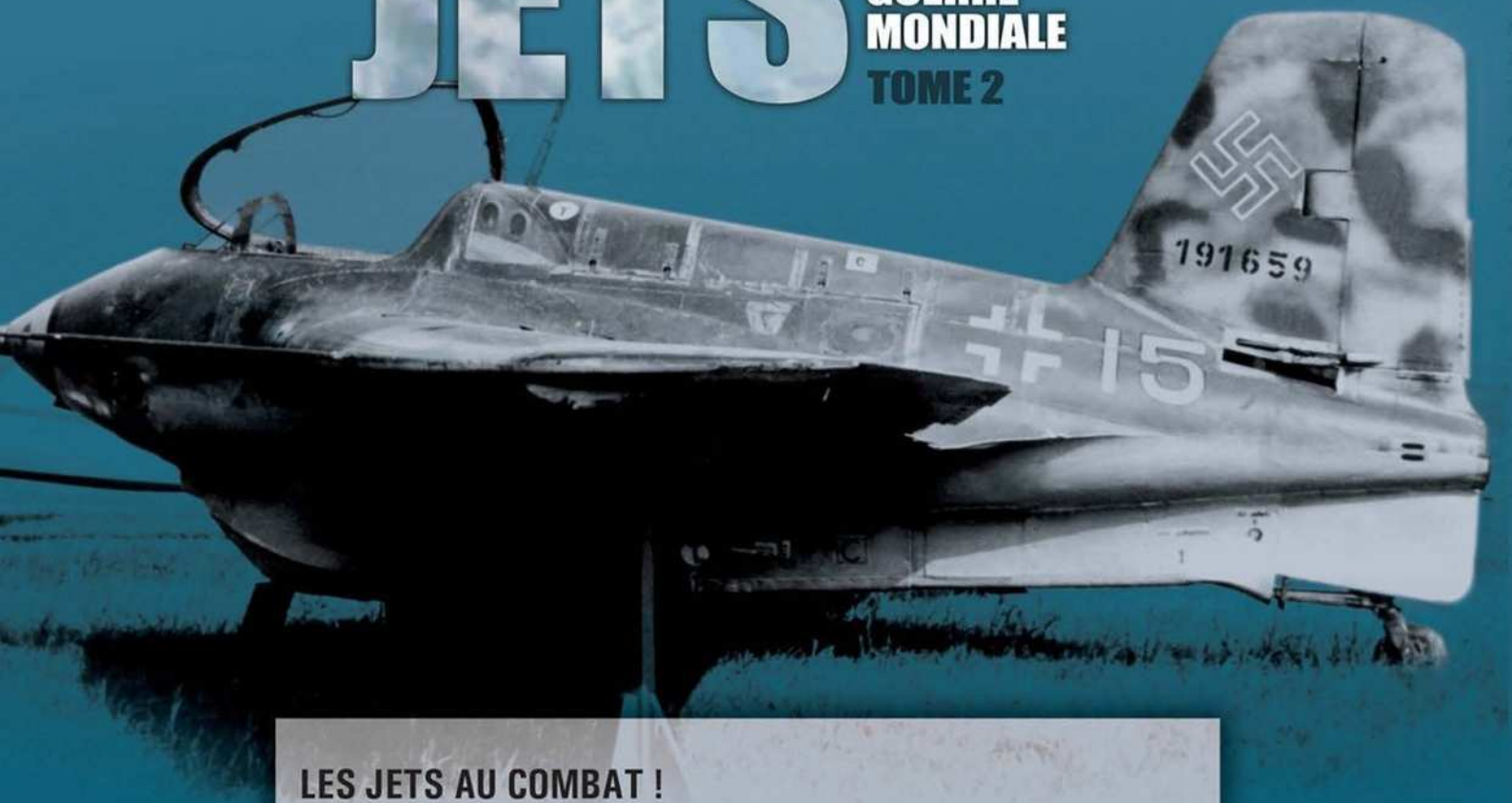
États-Unis
Bell P-59 Airacomet
Bell P-83
Lockheed P-80 Shooting Star
McDonnell FD-1 Phantom
Northrop MX-324, XP-79

Japon
Mitsubishi J8M Shusui
Nakajima Kikka
Yokosuka MXY-7 Ohka

URSS
Berezniak-Isaev BI-1

LES JETS DU FUTUR
Supermarine Attacker
Messerschmitt P 1101
North American XFJ Fury
Republic XP-84 Thunderjet
SNCASO SO 6000 Espadon
Vought F6U-1 Pirate

ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME 2



LES JETS AU COMBAT !

Le deuxième tome de notre Encyclopédie des jets de la Seconde Guerre mondiale traite des opérations de quatre avions à réaction qui ont été les seuls à affronter l'aviation ennemie : l'Arado Ar 234, le Heinkel He 162, le Messerschmitt Me 163 et le Messerschmitt Me 262. Quatre appareils de la Luftwaffe.

De la première tentative d'interception par un Me 163 entièrement peint en rouge, le 14 mai 1944, jusqu'aux derniers vols des Me 262 du I./KG 51 cherchant à quitter Prague pour se réfugier en zone américaine, le 8 mai 1945, en passant par la première mission de reconnaissance d'Erich Sommer au-dessus des plages de débarquement en Normandie à bord d'un prototype de l'Ar 234, le 7 août 1944, les principaux combats des jets allemands sont passés en revue avec de nombreux témoignages et comptes rendus officiels, d'un côté comme de l'autre.

Fin 1944, la Luftwaffe dispose d'une arme d'une technologie avancée qui aurait pu lui permettre de regagner la supériorité dans le ciel du Reich, mais tout est si nouveau que ce n'est qu'en avril 1945 qu'elle met enfin au point des tactiques adaptées à la spécificité de son matériel. Il est déjà bien tard.

D'autres questions sont aussi abordées, documents originaux à l'appui ; notamment, l'impact des roquettes air-air R4M ou le mystère de la victoire remportée par un He 162, dont un exemplaire aurait pu être victime d'un chasseur britannique…

Toutes ces questions et leurs réponses sont dans ce numéro hors-série, abondamment illustré – marque de fabrique – de photos et de profils en couleur.

aero JOURNAL HORS-SERIE